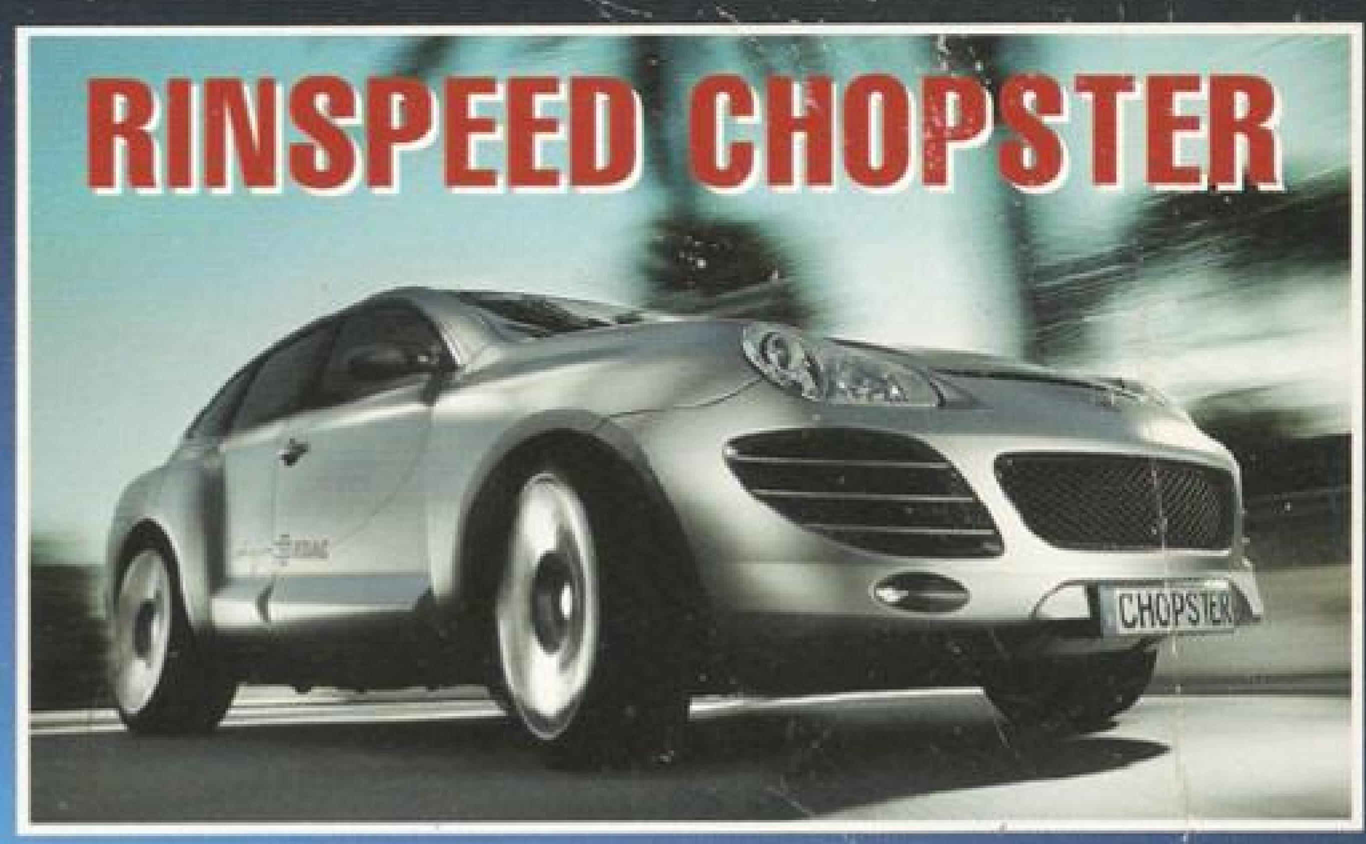
СКАНДАЛ НА РАЛЛИ ГУКОВО: ПИЛОТЫ ПРОТИВ УСПЕНСКОГО

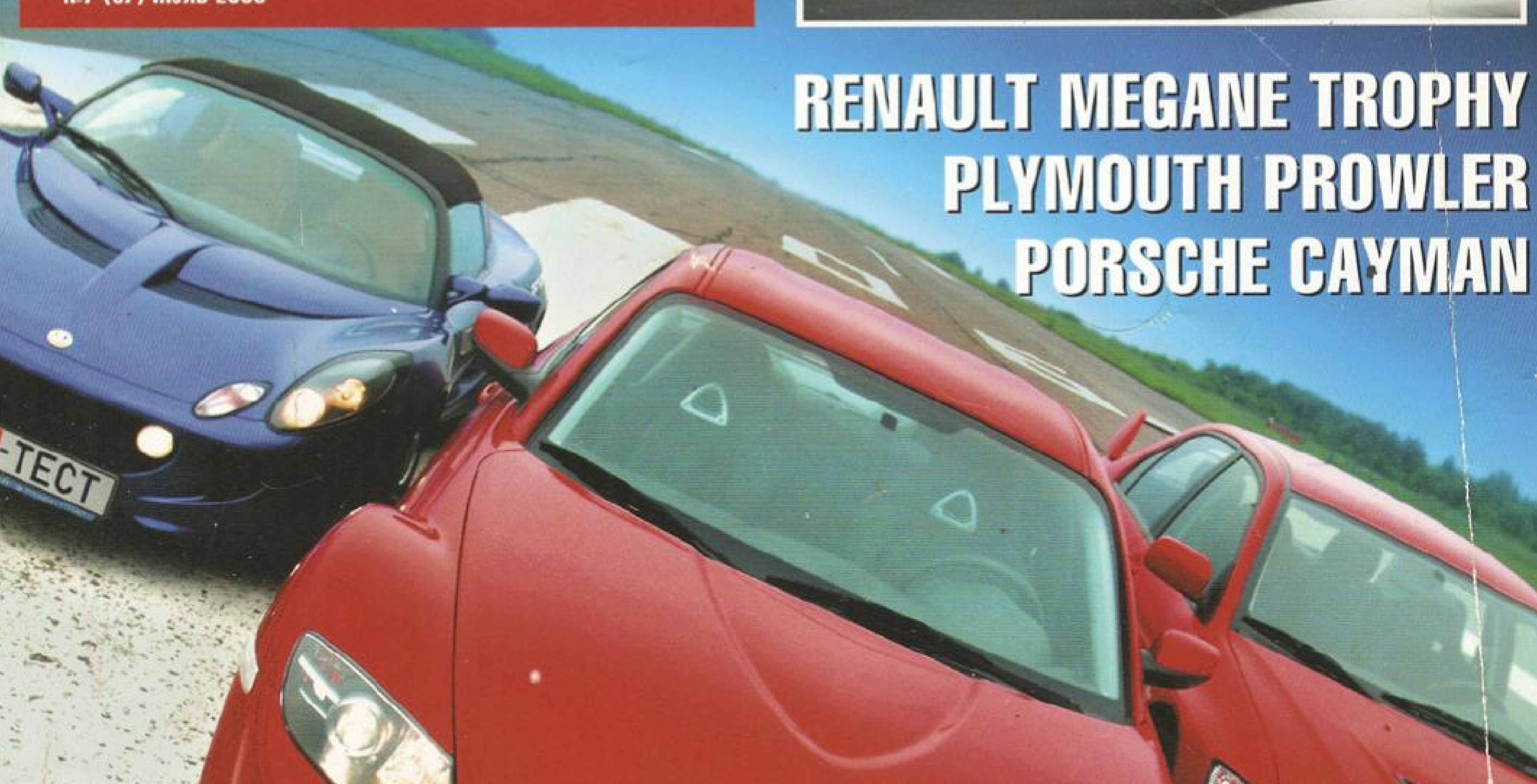




RENAULT MEGANE TROPHY

PLYMOUTH PROWLER

PORSCHE CAYMAN



СУПЕРТЕСТ

MAZDA RX-8

LOTUS ELISE 111R

MITSUBISHI LANCER EVO VIII



ISSN 1606-8076

Renault Megane Trophy **10**



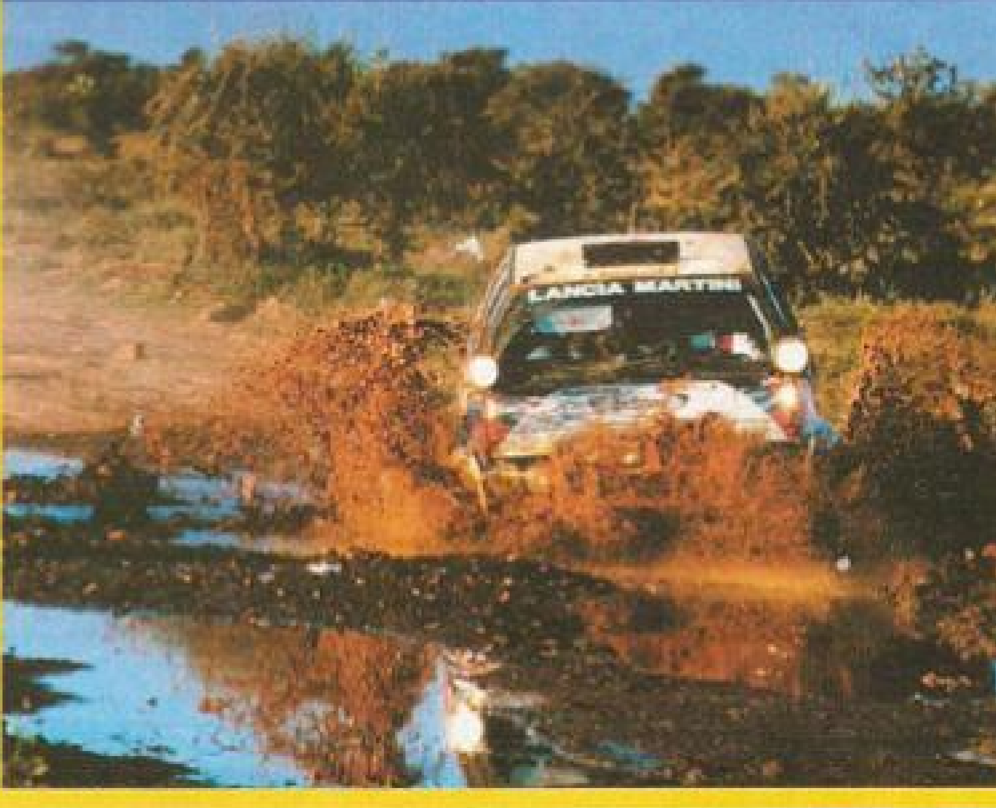
30 Plymouth Prowler



Mini Cooper S Мини-Центр **36**



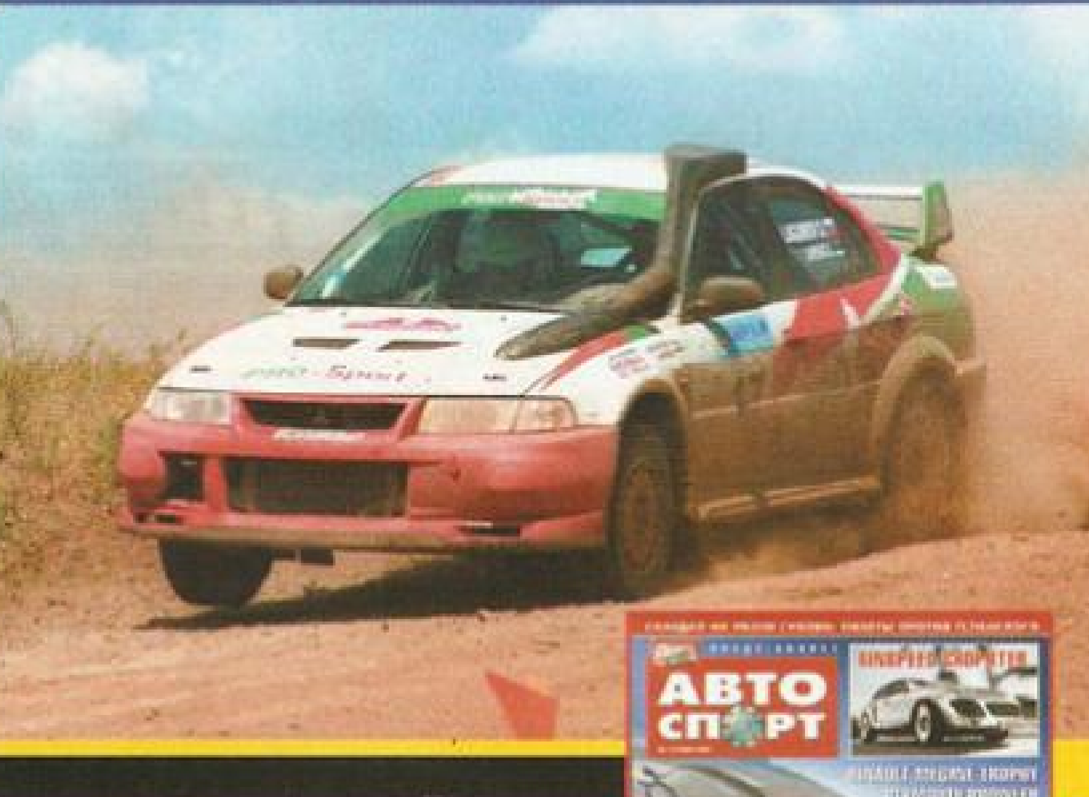
74 История ралли Сафари



НГС Лада **80**



92 Ралли Гуково



АВТО СПОРТ

ИЮЛЬ 2005

E-MAIL: autosport@asport.ru

ИНТЕРНЕТ: www.asport.ru

АДРЕС: 121170, Москва, а/я 21

ТЕЛЕФОН, ФАКС (095) 234 4507

Тираж 30000 экземпляров. Цена в розницу свободная. Перепечатка допускается только с разрешения редакции. Редакция не несёт ответственности за содержание рекламных материалов. Зарегистрировано в Государственном комитете Российской Федерации по печати. Свидетельство о регистрации № 019184 от 5 августа 1999 года. Издатель **ООО «Газета «Авторевю»**. По вопросам распространения обращаться в редакцию по тел. **(095) 234-4507**. Распространяется во всех регионах России, государствах СНГ, странах Балтии. Типография **ОАО «АСТ-Московский полиграфический Дом», тел. (095) 748-67-30**

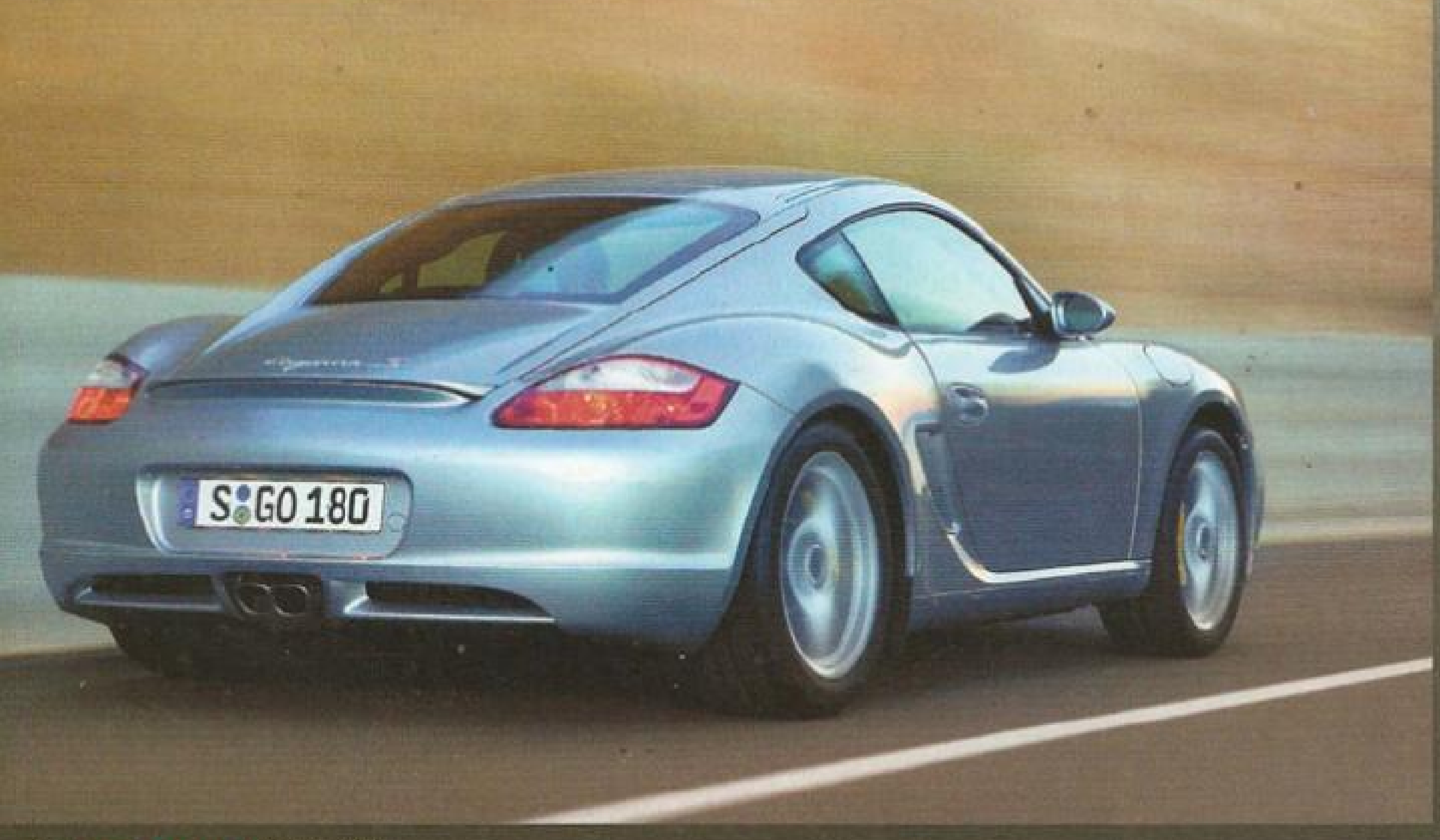
Кайман с берегов Рейна

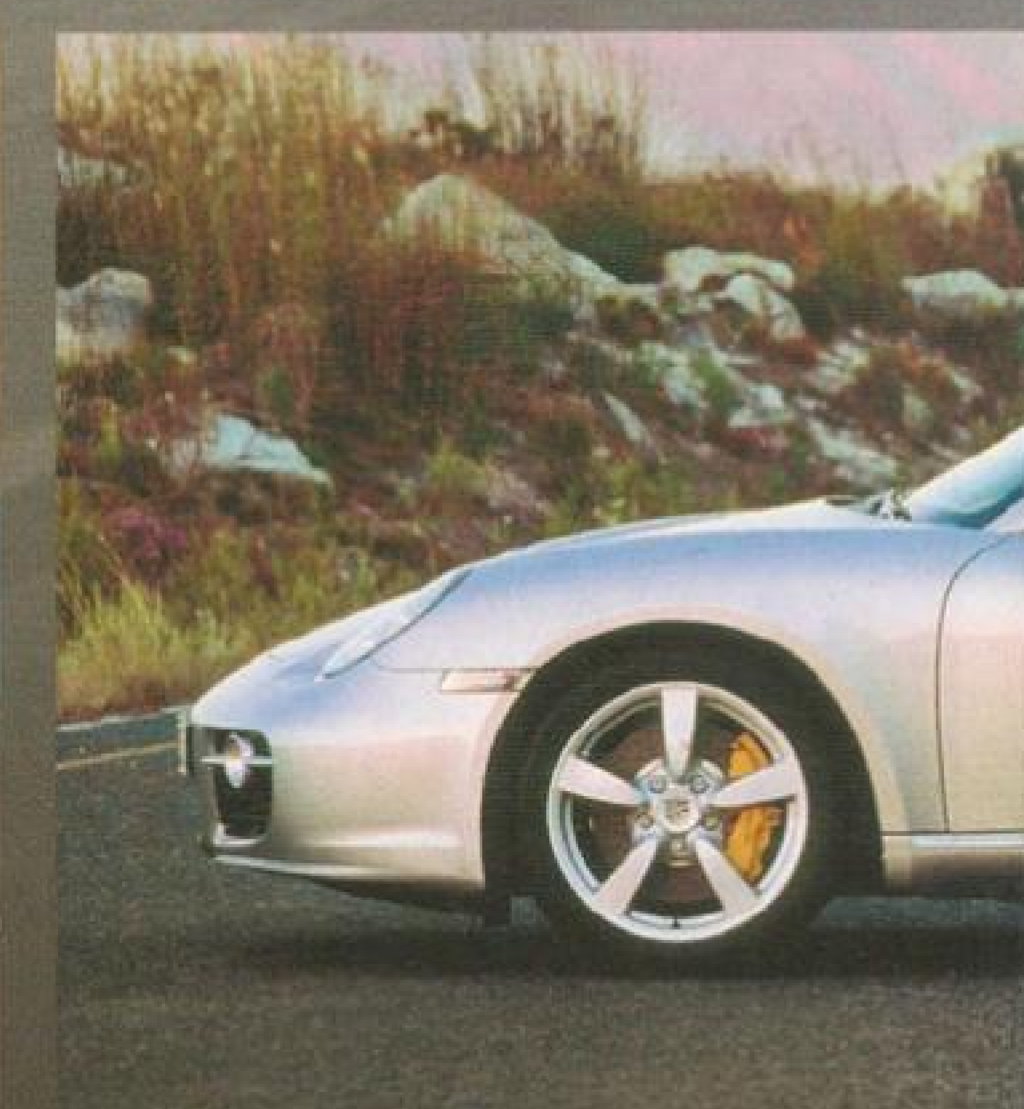
Появившийся восемь лет назад среднемоторный родстер Porsche Boxster занял нишу самого доступного автомобиля немецкой марки. Но, несмотря на объективные достоинства, для многих любителей марки он так и не стал «настоящим» Porsche: сказались недостаточно мощный 2,5-литровый мотор и «несерьезный» открытый кузов.

Теперь у показанного прошедшей осенью Бокстера второго поколения появился старший брат — купе Cayman S. Новая, четвертая, модель в гамме Porsche построена на шасси Бокстера, но отличается от него не только металлической крышей с плавно спадающей третьей дверью.

Помимо крыши, Cayman получил немного измененные бамперы и выдвигающийся задний спойлер большего размера. Но главное отличие купе от родстера — за передними сиденьями. Там установлен новый двигатель традиционной для Porsche конструкции — шестицилиндровый «оппозит» объемом 3,4 литра, на 200 «кубиков» больше, чем положено самой мощной модификации Boxter S. На Каймане он выдает 295 л.с. Максимальный крутящий момент — 340 Нм — благодаря системе изменения фаз газораспределения доступен в диапазоне от 4400 до 6000 об/мин. По динамическим показателям Кайман совсем не много уступает 911-й модели: разгон до 100 км/ч занимает 5,4 секунды, максимальная скорость — 275 км/ч.

Осенью состоится официальная премьера Каймана на Франкфуртском автосалоне, а вскоре после этого начнутся и продажи. Базовая цена на Cayman S в Европе определена на уровне 58529 евро — почти в полтора раза дешевле, чем Porsche 911 Carrera Coupe.







Diesel. Deutsch. Schnell

Дизель на легковой машине давно не редкость и не родовой признак такси. По мощностным показателям современные двигатели с воспламенением от сжатия уже превосходят бензиновые моторы суперкаров начала девяностых. И все это — вкупе с выдающейся экономичностью. Очередной пример — новый Audi A8 4.2 TDI. На звание «экономкара» этот престижный седан никак не тянет. И тем не менее показывает расход топлива в пределах 9,4 литра солярки на 100 км пути! То есть может пройти более 950 км на одном баке. Максимальная скорость дизельного экспресса искусственно ограничена на отметке 250 км/ч. Разгон до 100 км/ч занимает у него 5,9 секунды.

Суперагрегат, который обеспечивает такие характеристики, — дальнейшее развитие уже известного четырехлитрового турбодизеля разработки Volkswagen Group. Слегка увеличен диаметр цилиндра, использована сверхсовременная топливная аппаратура с пьезофорсунками и наддув с двумя турбокомпрессорами переменной геометрии. Мощность мотора — 326 л.с. при 3750 об/мин, максимальный крутящий момент доступен в большей части рабочего диапазона — с 1600 до 3500 об/мин. Экономичный — не значит дешевый. На немецком рынке Audi A8 4.2 TDI предлагается за 81 тысячу евро.



Подвеска для Murano

Асфальтовому джипу чуждо бездорожье. Точно так же чужд ему и типичный «внедорожный» тюнинг — огромные колеса, лебедки, шноркель. Машины такого рода принято еще больше приближать к легковым автомобилям. Немецкая фирма H&R разработала комплект пружин для «паркетника» Nissan Murano, недавно официально появившегося на европейском рынке. Набор пружин должен уменьшить клиренс Murano примерно на 50 миллиметров. Кроме того, предлагаются проставки для увеличения колеи на 30—50 миллиметров.

Скандинавский Mercedes

Компании, занимающиеся серьезным механическим тюнингом автомобилей Mercedes, есть не только в Германии. Пример — авторитетная датская фирма Kleemann, конек которой — использование винтовых нагнетателей Lysholm. Объемные компрессоры этого типа близки по конструкции к нагнетателям системы Roots, но способны обеспечить значительно более высокое давление наддува.

Очередной продукт датчан — программа тюнинга родстера Mercedes SLK, на вершине которой — Kleemann SLK 55K S8 созданный на базе серийного Мерседеса SLK 55 AMG. В стандарте AMG снабжает родстер 360-сильной атмосферной «восьмеркой». Специалисты Kleemann оснастили этот мотор компрессором, распредвалами собственной разработки и прямоточной выхлопной системой с равнодлинным коллектором. Этими мерами мощность двигателя удалось повысить до 596 л.с. при 5800 об/мин, а крутящий момент — до 718 Нм начиная с 2000 об/мин. Для реализации такого потенциала использован дифференциал повышенного трения с 60-процентной блокировкой, без которого заявленные динамические характеритики были бы недостижимы. А они впечатляют: разгон до 100 км/ч за 3,7 секунды, до 200 км/ч — за 12,3 секунды. Максимальная скорость ограничена электроникой на отметке 300 км/ч.

Столь значительное увеличение мощности было бы небезопасно без доработки ходовой части. Специалисты Kleemann устанавливают пружины и амортизаторы с измененными характеристиками и усиленные тормоза — с вентилируемыми дисками диаметром 396 мм спереди и 342 мм сзади. Тормозные суппорты — шестипоршневые и четырехпоршневые соответственно. Внешние доработки включают установку юбки переднего бампера и новой панели между выхлопными трубами сзади.



Штрихи к Пассату

Новый Volkswagen Passat еще не появился в салонах дилеров, и серьезные тюнинг-программы находятся пока в стадии разработки. Ну а тем временем фирма Abt представила для него косметические доработки. Пока что в арсенале баварских тюнеров лишь небольшой фартук под передний бампер, задний спойлер и эффектные пятиспицевые колесные диски. В ближайшее время для нового Пассата будет предложена спортивная подвеска, а ближе к концу года – и более обширная программа доработки, включающая в себя варианты форсировки двигателя.



Моторный «Оскар»

Вот уже шесть лет ежегодно проводится конкурс Engine of The Year. Жюри, состоящее из наиболее уважаемых автомобильных журналистов со всего мира, голосованием выбирает лучшие двигатели в одиннадцати номинациях. Конкурсанты разделены по рабочему объему и по назначению. Есть номинация «Лучший спортивный двигатель», «Самый экономичный двигатель», а также «Лучшая новинка».

В «малолитражных» категориях в нынешнем году первенствовали гибридные силовые установки и дизели: среди двигателей объемом до 1 литра лучшим был признан мотор Honda Insight, от 1 до 1,4 литра — 1300-кубовый турбодизель Fiat, а «гибрид», устанавливаемый на Toyota Prius, получил первое место в категории 1,4—1,8 литра. Лучшим в «двухлитровом» классе жюри назвало бензиновый турбомотор Volkswagen с непосредственным впрыском топлива, устанавливающийся на VW Golf GTI и Audi A3. Немецкий двигатель оттеснил на второе место знаменитый 240-сильный «атмосферник» Honda F20 от родстера S2000, занимавший первое место предыдущие пять лет. Honda, впрочем, не осталась без наград — 2,2-литровый турбодизель, первый в истории марки, признан лучшим в категории от 2 до 2,5 литров.

В «большеобъемных» классах первенствовали разработки BMW. В категории моторов с объемом 2,5 литра первое место занял трехлитровый дизель мощностью 272 л.с., самый



форсированный серийный турбодизель в мире. Его изюминка — сложная система из двух турбокомпрессоров и нескольких перепускных клапанов, позволяющих поддерживать высокое давление наддува во всем диапазоне оборотов и устранить «турбояму». Пятый год подряд звание лучшего двигателя в категории от 3 до 4 литров досталось баварской «шестерке» S54 объемом 3,2 литра и мощностью 343 л.с., которой оснащались BMW M3. В «беспредельном» классе моторов объемом свыше четырех литров лучшим признали 507-сильный двигатель V10 с индексом S85 B50, которым оснащаются седаны BMW M5 и купе M6. Этот же агрегат признан лучшим спортивным мотором и удостоен главного приза — «Двигатель года».









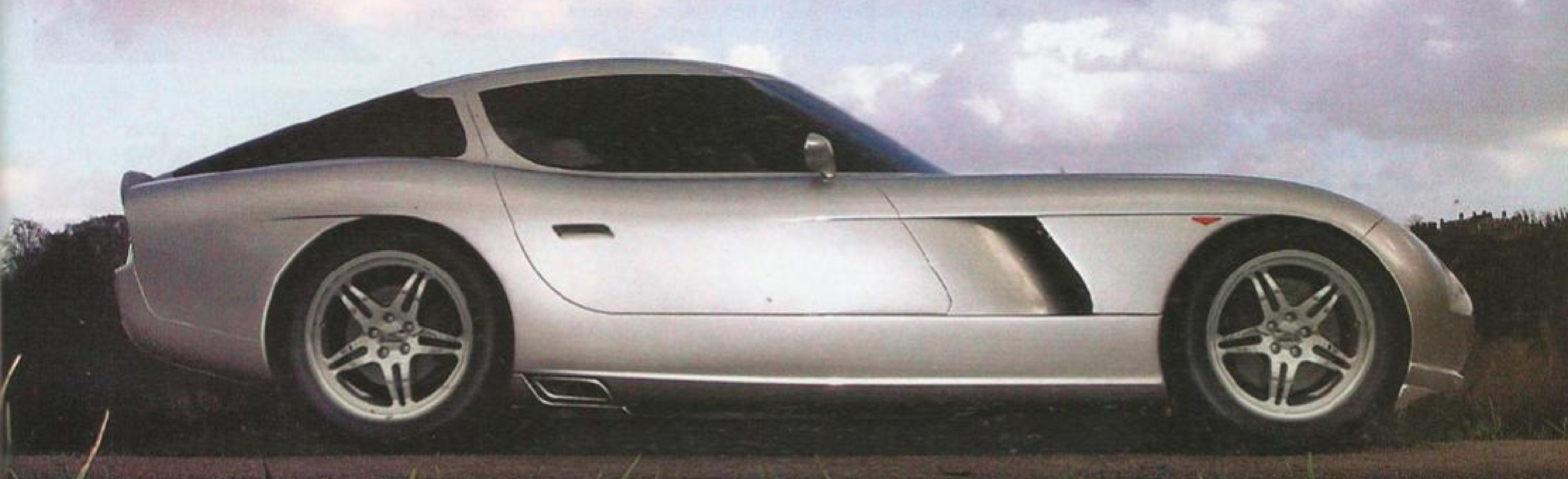
Здраствуй, Clio, и прощай!

Конвейерная жизнь Renault Clio второго поколения близится к завершению — уже осенью завод в турецком городе Бурса начнет выпуск новой модели. Прекратят выпускать и «горячий хэтчбек» Clio 182. В связи с этим предприятие Renault Sport в Дьеппе, где собирают эти маленькие спорткары, выпустит прощальный тираж — 500 «заряженных» Clio.

Машины из этой ограниченной серии под именем Clio 182 Trophy будут отличаться не только измененной отделкой и традиционными номерными табличками в салоне, но и технической начинкой. Помимо более жесткой подвески от «кубковой» версии Clio 182 Cup, измененных характеристик рулевого управления и усиленных ступиц, Trophy будет дополнительно осажен на 10 миллиметров и получит настоящие гоночные амортизаторы от Sachs Race Engineering с выносными компенсационными камерами.

Среди изменений, видимых невооруженным глазом, — спойлер на задней двери от среднемоторного Clio V6 255, графитового цвета диски Speedline Turini (масса каждого снижена на 1,3 кг по сравнению с колесами обычного Clio 182) и характерная гранатовая окраска.

Большинство машин из финальной партии будут проданы на рынке Великобритании — там же, куда ушла половина всех Clio 172 и 182, выпущенных за последние годы.



Консерваторы

Автопроизводители, выпускающие одну и ту же модель по 20—30 лет, встречаются не только в России. Одним из столпов британского автоконсерватизма является фирма Bristol. Но и она год назад в дополнение к основной модели, купе Blenheim, запустила в производство новинку — спорткар Fighter (англ. «истребитель»). Дизайн двухместного купе основан на классических пропорциях: огромный обтекаемый капот, небольшая кабина позади него, короткий хвост с плавно спадающим задним стеклом.

Bristol традиционно использует моторы Chrysler, и в данном случае была взята огромная восьмилитровая «десятка» от Dodge Viper. На Bristol Fighter этот мотор развивает 525 л.с. А с нынешнего года купе доступно в версии S — с мотором, форсированным до 628 л.с.! Более того, специалисты фирмы обещают, что за счет аэродинамического наддува на высокой скорости мощность вырастает до 660 л.с. С этим двигателем, как утверждают, английское купе способно развивать скорость более 320 км/ч.

Машина стоимостью 218 тысяч фунтов предлагается в двух комплектациях – R (Racing) и C (Competition). Первая подразумевает установку более жестких пружин подвески, перенастроенных амортизаторов, стабилизаторы поперечной устойчивости с прутком увеличенной толщины, уменьшенный на 10 мм клиренс и 19-дюймовые колеса. Изменены углы установки колес, а патрубки выхлопной системы выведены перед передними колесами. Комплектацию C можно отличить по еще меньшему клиренсу, спортивным заливным горловинам и спойлеру на задней двери.



4 литра из Боттропа

Наибольшую известность фирме Brabus принесли экстремальные программы тюнинга автомобилей Mercedes, прежде всего с моторами V8 и V12, — увеличение объема, установка больших двигателей на младшие модели... Тем не менее тюнеры из Боттропа занимаются и доработками более доступных машин. Например, недавно они представили вариант форсировки 3,5-литровой V-образной «шестерки», которая устанавливается на Merecedes CLK 350, E 350 и CLS 350. Программа доводки мотора подразумевает увеличение рабочего объема до четырех литров и приводит к росту мощности с 272 до 332 л.с. Крутящий момент вырастает с 350 до 420 Нм при 4200 об/мин. После доработки двигателя и удаления ограничителя скорости CLS 350 развивает до 281 км/ч. Время разгона до 100 км/ч — 4,9 секунды.

Когда Prodrive бессилен

Маркетологов фирмы Isuzu не может не радовать родство их компани с Subaru — обе входят в состав концерна Fuji Heavy Industries. В большинстве стран автомобили обеих марок даже продаются в одних и тех же автосалонах. И вот теперь пикапу Isuzu Rodeo доведется погреться в лучах славы раллийных болидов Subaru — им тоже занялись инженеры Prodrive! Опция Prodrive Performance Pack предлагается для пикапов с трехлитровым турбодизелем и механической коробкой передач и стоит у любого британского дилера 750 фунтов. Переделка ограничивается перепрограммированием блока управления двигателем. Мощность мотора повышается со 131 л.с. при 3800 об/мин до 158 л.с. при тех же оборотах, крутящий момент — с 258 до 350 Нм при 2000 об/мин. Необычно, что «тюнинг» включается кнопкой на панели приборов, так что можно продолжать пользоваться машиной с прежним характером. Инструкция рекомендует включать «спортрежим» только на прогретом двигателе. Несмотря на незначительность доработки, динамика возросла серьезно — время разгона до 97 км/ч сократилось с 16,8 до 12,4 с. Что, впрочем, не сделало из работяги-пикапа спорткар. Здесь Prodrive бессилен.



В Aston Martin замена



В компании Aston Martin сменился директор по дизайну. Им стал Марек Райхман, ранее занимавший аналогичный пост в американском отделении Ford Motor Corporation. Он начинал карьеру в Rover Cars, позже перешел в калифорнийскую дизайн-студию BMW, где стал главным дизайнером. Одним из направлений, по которым работал Райхман, была разработка концепции дизайна для нового поколения внедорожников Land Rover. Среди работ британца — Range Rover последнего поколения, дебютировавший в 2003 году. Его предшественником на посту директора по дизайну в Aston Martin был датчанин Хенрик Фискер, автор дизайна родстера BMW Z8.



Koni российской породы

Официальный дилер голландской подвесочной фирмы Koni, компания Шок-Сервис, наладила выпуск комплектов стоек подвески для автомобилей ВАЗ-2108—2115. Созданный по собственному проекту «кит» состоит из четырех амортизаторов и четырех прогрессивных пружин — все производства Koni. Корпуса передних стоек сделаны в России, а задних — в Голландии. Амортизаторы имеют раздельную регулировку усилий отбоя и сжатия и возможность бесступенчатого изменения высоты чашки пружины. Изготовитель сообщает, что запас прочности стоек увеличен в полтора раза относительно серийных — при цене в 57 тыс. рублей это может сделать их неплохим выбором не только для тюнинга, но и для спортивно-тренировочного применения.

МАТЕРИАЛЫ ПОДГОТОВИЛ ВАСИЛИЙ КОСТИН

NASCAR de France

Каким должен быть гоночный автомобиль для заводской моносерии? Те, что создаются на базе серийных машин, зачастую недостаточно быстры, а формулы и прототипы слишком мало напоминают нормальный автомобиль, чтобы приносить марке рекламную отдачу. Впрочем, решение есть, и придумано оно не вчера. Это «силуэты» — гоночные болиды, напоминающие обыкновенные автомобили только внешними очертаниями. ТЕКСТ **ВАСИЛИЙ КОСТИН** ФОТО **RENAULT SPORT TECHNOLOGIES**

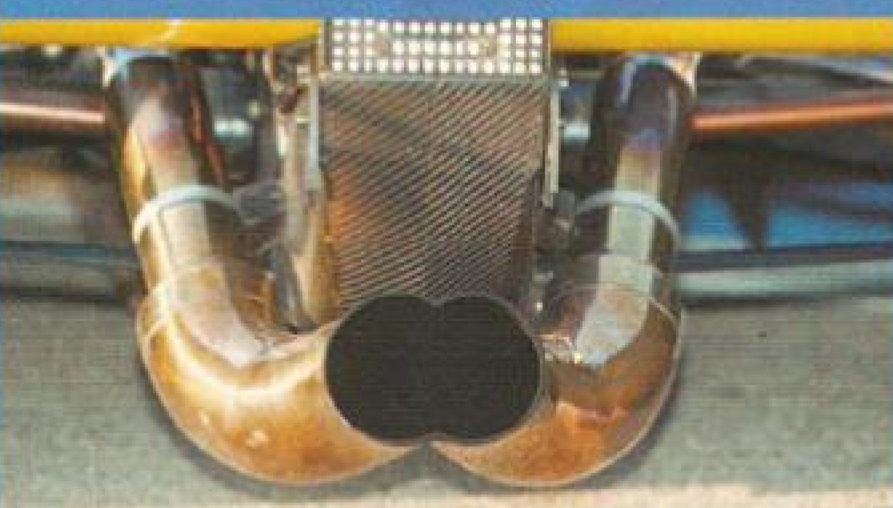
Два самых знаменитых чемпионата, проводящихся на таких машинах, — американский NASCAR и европейский DTM. Секрет их популярности у публики прост — в обоих гоняются автомобили, внешне похожие на серийные, но намного более мощные и скоростные. А команды и спонсоров привлекает относительная дешевизна участия.

Во Франции довольно популярен свой чемпионат «силуэтов», который проводит местная автофедерация FFSA. В нем соревнуются среднемоторные машины с пластиковыми кузовами, построенные «по мотивам» Peugeot 407, Opel Astra, Seat Cordoba. А с нынешнего сезона полку «силуэтов» прибыло — отделение Renault Sport запустило моносерию Megane Trophy.

Все участники первенства пилотируют совершенно идентичные машины — среднемоторные Renault Megane Trophy. Внимательный глаз сразу заметит, что с обычными переднеприводными Меганами эти болиды не имеют почти ничего общего. От серийной машины, фактически, осталась только эмблема на носу кузова. Кузовные панели изготовлены из пластика, остекление также выполнено из пластмассы. Силовая основа кузова — пространственная рама, сваренная

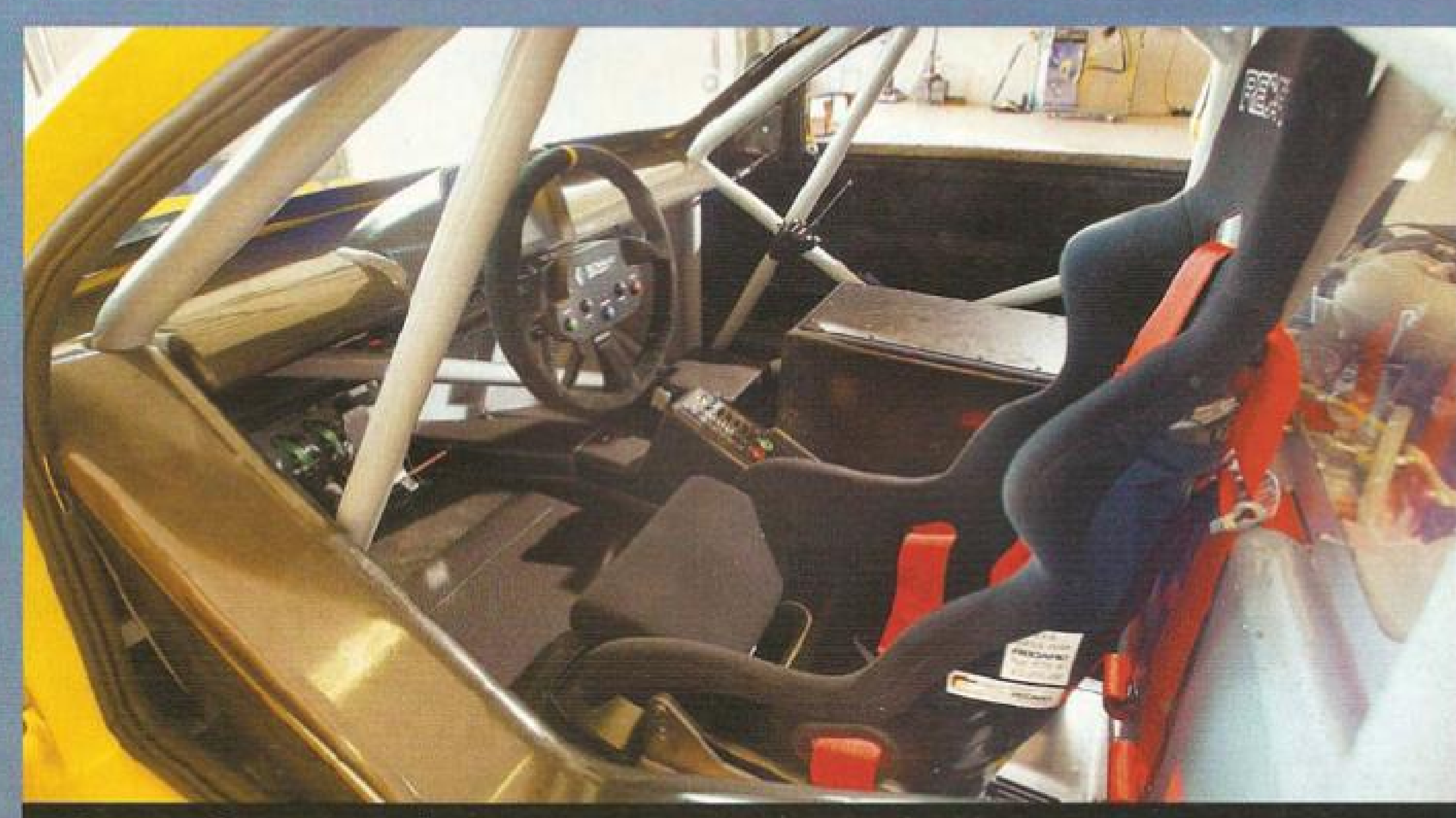

В подвесках всех четырех колес — одинаковые рычаги, амортизаторы и ступицы


Электрогидравлический привод переключения передач


Противотуманный фонарь предусмотрен правилами — для гонок в дождь

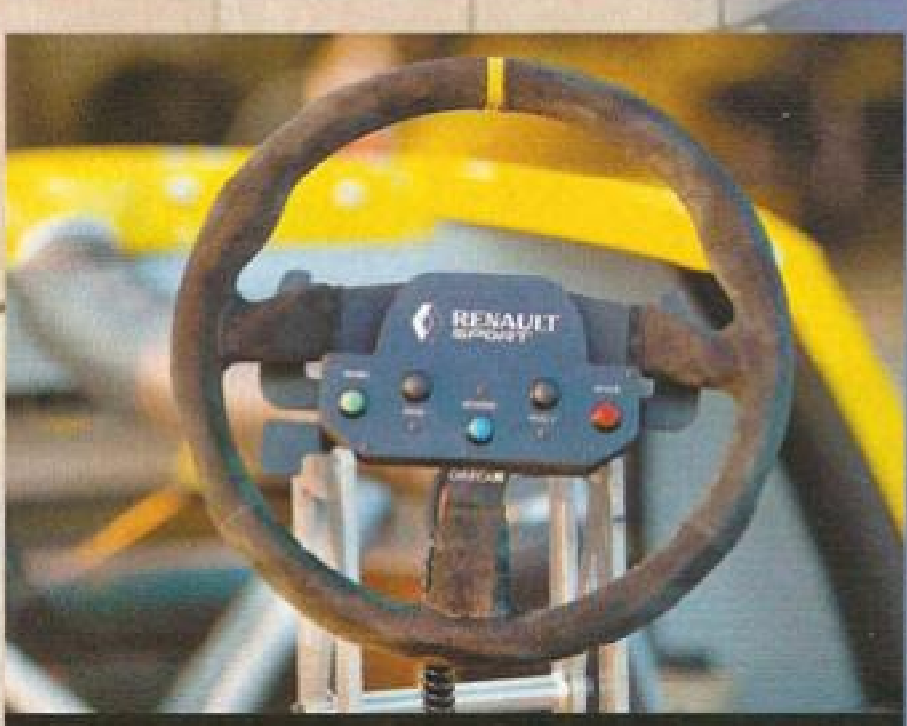
из стальных труб круглого и прямоугольного сечения. Клетка каркаса изготовлена в соответствии со стандартами безопасности, предъявляемыми к «силуэтам» серии FFSA. Помимо толщины и материала труб, эти требования регламентируют наличие больших энергопоглощающих структур в носовой части машины и по бокам от водителя. За спиной пилота, в базе, установлен форсированный мотор от Renault Vel Satis. Разработанный в Японии, этот двигатель устанавливается также на Nissan Maxima, Infinity G35 и Nissan 350Z — вот почему его форсировка была доверена «смежникам», специалистам гоночного отделения Nissan Motorsport. Достигнутая отдача не запредельна даже по меркам серийных машин — 330 л.с. и 390 Нм, — но именно это и позволяет рассчитывать на высокую надежность агрегата — а значит, и на дешевизну. Коробка передач — шестиступенчатый секвентальный «полуавтомат» с переключением на руле — разработана известной французской фирмой Sadev специально для этого проекта.

Своим оперением Megane Trophy напоми-



Перед трубами каркаса безопасности видна энергопоглощающая вставка из композитных материалов, принимающая на себя удар при боковом столкновении





Передачи переключаются «лепестками» под рулем



Привод тормозов позволяет плавно менять распределение тормозного усилия по осям



Машины моносерии снабжены разветвленной системой сбора данных



Под рукой пилота — управление всеми элементами электросистемы автомобиля



Диаметр переднего тормозного диска — 356 мм. У серийного Megane Sport 225 — 312 мм



Половина прижимной силы на задней оси генерируется диффузором



Суперфорсированный мотор отличается не по-гоночному ровной характеристикой



нает первые машины возрожденного чемпионта DTM, появившиеся в 2001 году: такие же сильно расширенные колесные арки, выведенные в стороны элементы аэродинамического оформления днища, большое антикрыло на задней части кузова и крупный диффузор в заднем свесе. По словам специалистов Renault Sport, им удалось добиться высокой прижимной силы на обеих осях, что сделало машину отлично управляемой и очень ста-



Календарь Renault Megane Trophy-2005	
Бельгия, Цольдер	30 апреля–1 мая
Испания, Валенсия	4– 5 июня
Франция, Ле-Ман	9–10 июля
Испания, Бильбао	16–17 июля
Германия, Ошерслебен	6–7 августа
Великобритания, Донингтон	10–11 сентября
Португалия, Эшторил	1–2 октября
Италия, Монца	22–23 октября

Предсезонные тесты проводил опытный Стефан Ортелли



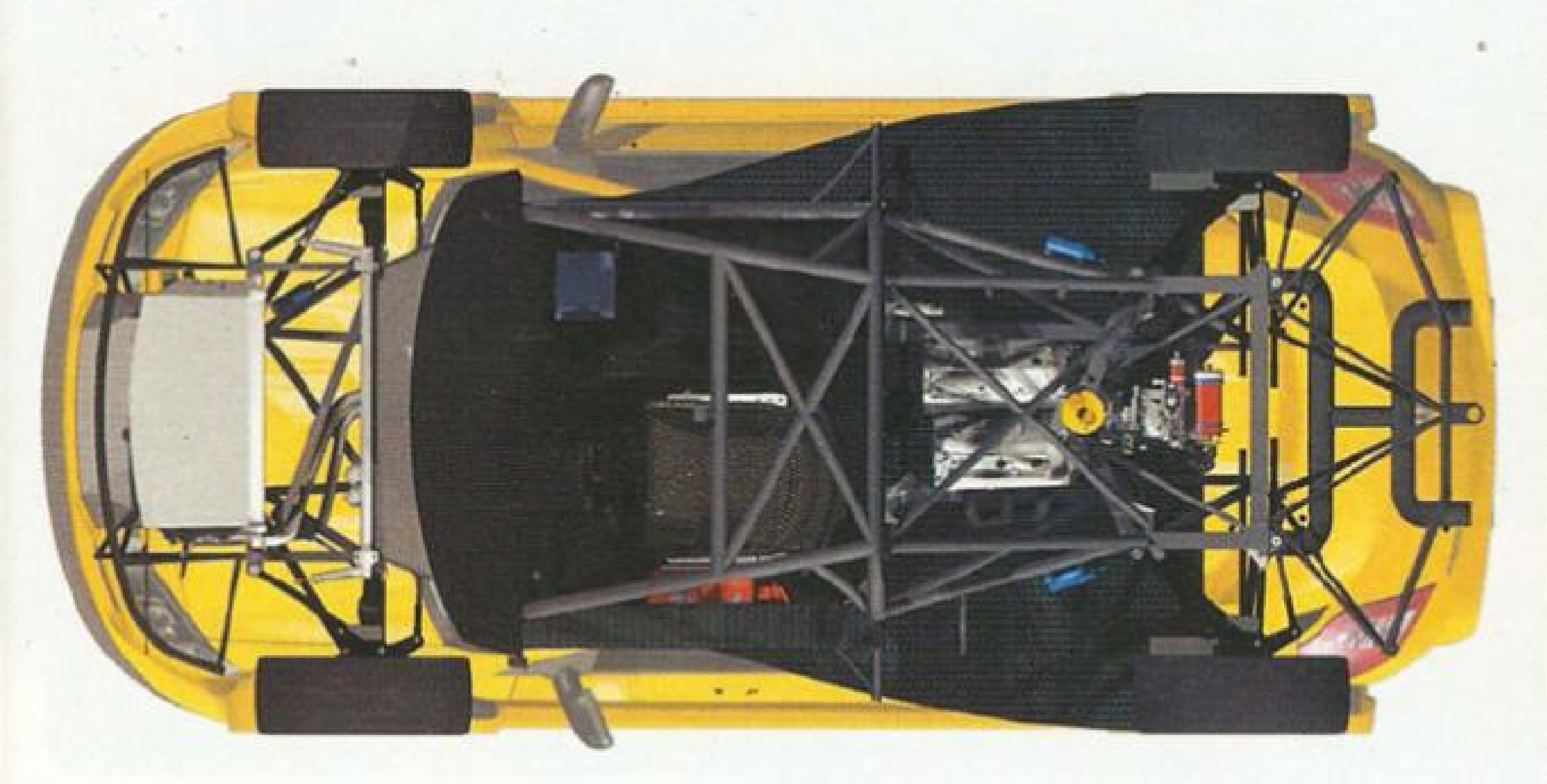
Renault Megane Trophy	
Изготовление шасси	Oreca
Сборка и настройка двигателя	Nismo
Коробка передач	Sadev
Управляющая электроника	Magneti-Marelli
Разработка электронных систем	XAP
Тормоза	AP Racing
Шины	Michelin
Горюче-смазочные материалы	Elf
Обслуживание на гонках	Solution F

бильной в поворотах.

Среди всех проводимых компанией Renault кузовных моносерий новое первенство должно стать самым престижным и быстрым. Судите сами — по удельной мощности (337 л.с. на тонну) Megane Sport приближается к Porsche и Ferrari категории N-GT. А по соотношению цена/скорость у него и вовсе нет конкурентов: машина стоит — 100 тысяч евро, а заявленный минимальный бюджет на сезон — 180 тысяч. Гонки нового чемпионата пройдут в этом году на девяти европейских трассах, среди которых Ле-Ман, Монца, Донингтон, Эшторил и Цольдер.



Инженеры Renault Sport обещают, что благодаря удачной компоновке и развитому аэродинамическому оперению на трассе машина будет вести себя очень надежно



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ (данные производителя)

МОДЕЛЬ	Renault Megane Trophy
КУЗОВ	купе, стеклопластиковые панели на стальной трубчатой раме
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый, V-образный
Расположение	сзади, в пределах колесной базы, продольно
Система питания	распределенный впрыск
Число цилиндров	6
Число клапанов	24
Рабочий объем, куб. см	3498
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	95,5/84,4
Макс. мощность, л.с./об/мин	330/6250
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	390/4500
ПРИВОД	на задние колеса
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ	механическая, 6-ступенчатая, роботизированная
ШИНЫ	
Передние	21-65/18
Задние	24-65/18
ПОДВЕСКА	
Передняя	независимая, двухрычажная, со стабилизатором
Задняя	независимая, двухрычажная, со стабилизатором
ТОРМОЗА	
Передние	дисковые, вентилируемые, 356 мм, с шестипоршневыми суппортами
Задние	дисковые, вентилируемые, 330 мм, с четырехпоршневыми суппортами
РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ	реечное
ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм	
Длина/ширина/высота	4375/1910/1240
Колесная база	2625
Колея передняя/задняя	1564,4/1578,16
СУХАЯ МАССА, кг	900
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ, км/ч	более 250
ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНОГО БАКА, л	45

Чопнутый

Не известно, бывают ли тюнинговые фирмы вовсе без технического персонала, но швейцарская Rinspeed вполне могла бы быть именно такой. Выполнение всех своих проектов хозяин компании, Франк Риндеркнехт, передоверяет субподрядчикам. От него исходит лишь идея. ТЕКСТ **ВАСИЛИЙ КОСТИН** ФОТО **RINSPEED INC.**

Обычно контора Франка Риндеркнехта занимается вполне безобидными вещами: торгует тюнинговыми запчастями Breyton и AC Schnitzer для BMW, реставрирует олд-таймеры, выполняет косметический тюнинг Porsche. Зато рекламирует себя с размахом — так, что о фирме Rinspeed пишут в газетах и журналах по всему миру. Для этого строятся концепты — чем невероятнее, тем лучше.

Очередной шоу-кар от Франка Риндеркнехта — настоящая витрина для специализированных фирм. Это радикально переделанный Porsche Cayenne. Вообще, под «радикализмом» в тюнинге Porsche обычно понимается невероятная форсировка мотора. Из 4,5-литровой Кайенновской «восьмерки» немецкие специалисты уже научились извлекать более 700 л.с. Но, похоже, о переделках такого рода, как предложили швейцарцы, пока еще никто не задумывался.

1994 Rinspeed Bugatti Cyan



1995 Rinspeed Roadster



1996 Rinspeed Yello Talbo





Гвоздь программы под названием Rinspeed Chopster — крыша, опущенная почти на семь сантиметров. Ниже поясной линии этот автомобиль — просто тюнинговый Cayenne. А выше — короткие стойки с сурово «надвинутой на глаза» крышей. Разработку и исполнение этого трюка, как и всего дизайн-проекта, провела немецкая фирма EDAG, занимающаяся инжинирингом и изготовлением прототипов. По словам руководителя EDAG Маттиаса Топпа, дизайнеры фирмы черпали вдохновение в образе спортсмена-футболиста. Конечно, играющего в американский футбол — откуда иначе такие чудовищно расширенные колесные арки и агрессивные пропорции? Кстати, для придания внедорожнику дополнительной спортивности его лишили ручек на задних дверях, обновили форму задней оптики и полностью изменили обводы переднего бампера — прочие доводчики Porsche на такой экстрим пока не решались.

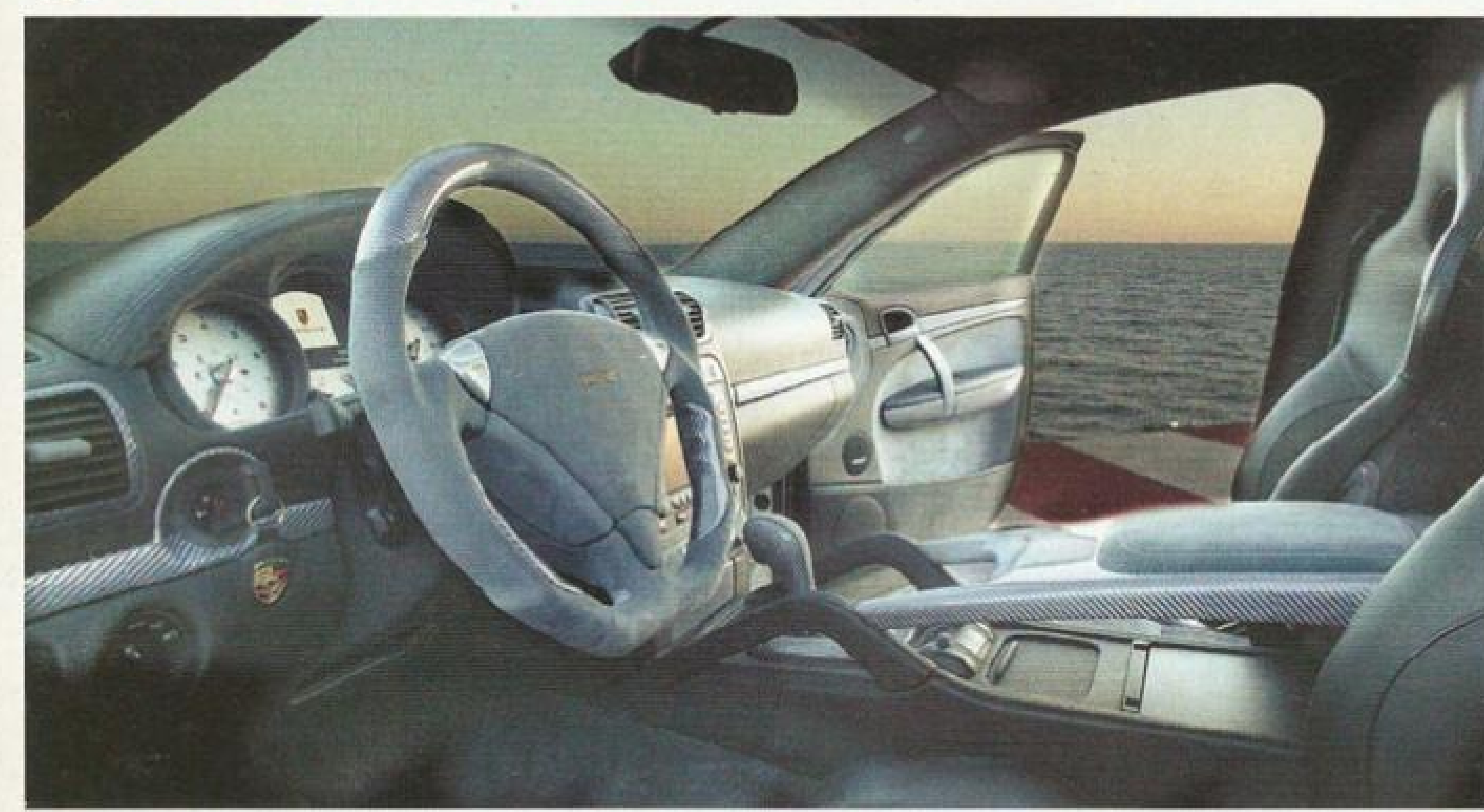
Механической частью проекта, а именно двигателем и тормозами, занималась малоизвестная немецкая фирма BSO 2001. Широкой публике это название не знакомо прежде всего потому, что она работает по заказу других фирм, разрабатывая и изготавливая детали и узлы для таких известных в автомобильном мире имен, как ZF, Eberspacher, MKB Motorenbau, Irmscher, а заодно — и для тюнеров Porsche: Ruf, Sportec, 9ff.

Двигатель Чопстера немцы снабдили более производительными турбокомпрессорами, а в ком-

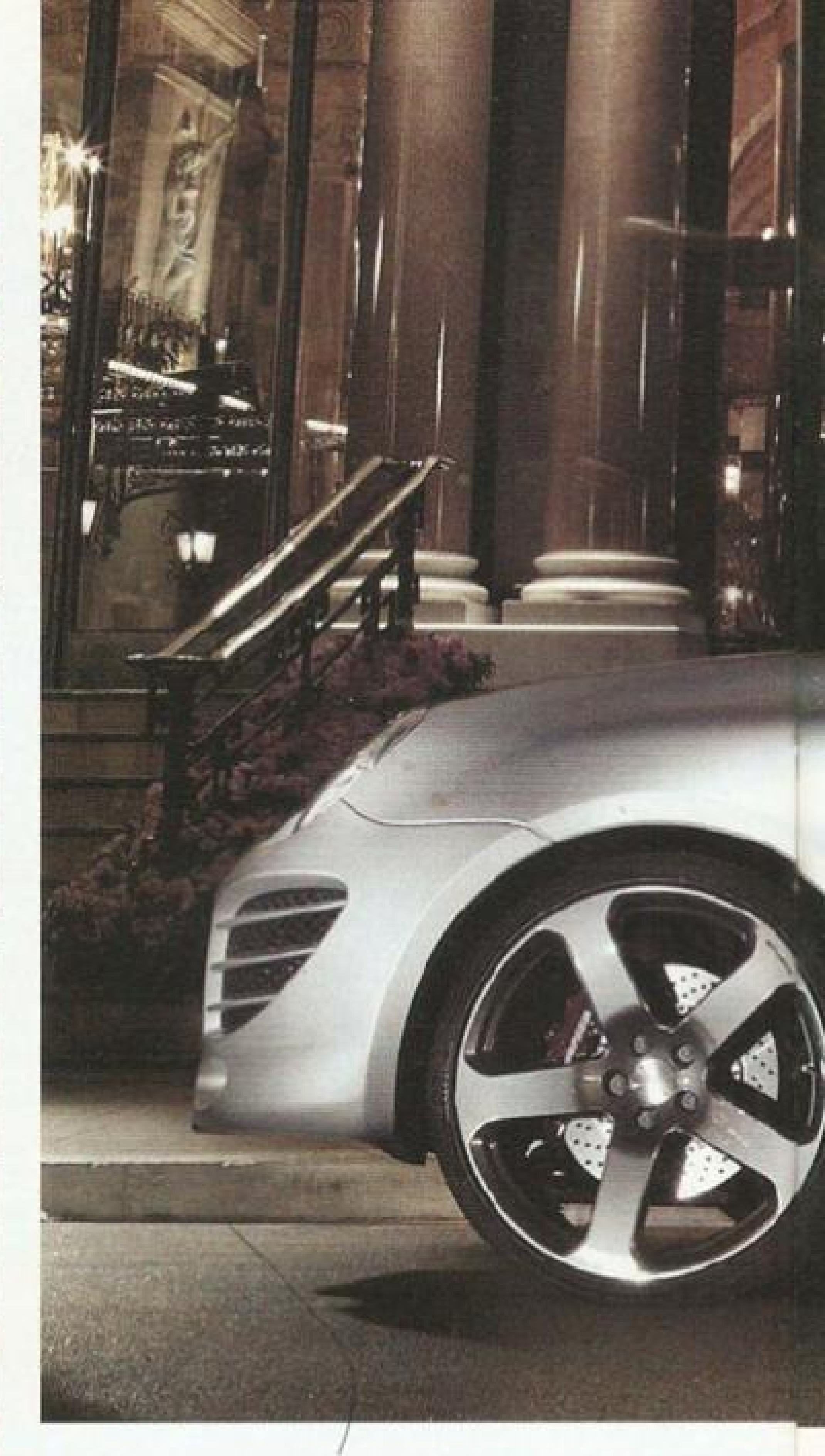
1997 Rinspeed Mono Ego

2001 Rinspeed Advantige Rone

2004 Rinspeed Splash







плекте с ними — новой системой впуска с мощными жидкостными интеркулерами, позволившими безболезненно поднять пиковое давление наддува до 1,2 бара, а отдачу мотора — с 450 до 600 л.с. Крутящий момент увеличен с 620 до почти 800 Нм. Также изменена система выпуска и перепрограммирован блок управления мотором. Весь этот тюнинг

не мог превратить внедорожник в спорткар — почти две с половиной тонны веса берут свое, — но обеспечил джипу весьма впечатляющие динамические показатели. Разгон до 100 км/ч занимает 4,4 секунды, а максимальная скорость — 290 км/ч.

Жутковатые размеры внедорожника — хоть и «пригнувшегося» — скрадывают колеса большого диаметра. Здесь это 23-дюймовые диски Borbet с покрышками Continental.

Стоимость переделок и так недешевого Кайенна не объявляется. Ясно, что жаждущих подобного тюнинга — с полной переделкой кузова — найдется заведомо меньше, чем клиентов у «традиционных» ателье по доводке Porsche вроде TechArt или Gemballa, если такие вообще найдутся. Тем не менее купить себе «кусочек Чопстера» вполне возможно — к примеру, уже сейчас Rinspeed продает 23-дюймовые диски для Porsche Cayenne и Volkswagen Touareg. Кроме того, фирма предлагает под своей маркой и программу «моторного» тюнинга для Кайенна.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ (данные производителя)

КУЗОВ	универсал, цельнометаллический, несущий
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый, V-образный
Расположение	спереди, продольно
Система питания	распределенный впрыск с двумя турбокомпрессорами и интеркулерами
Число цилиндров/клапанов	8/32
Рабочий объем, куб. см	4511
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	83/93
Степень сжатия	9,5
Макс. мощность, л.с./об/мин	600/6700
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	790/2500–4950
ПРИВОД	на все колеса
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ	автоматическая, 6-ступенчатая
ШИНЫ	315/25 R23
ПОДВЕСКА	
Передняя	независимая, пневматическая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором
Задняя	независимая, пневматическая, многорычажная, со стабилизатором
ТОРМОЗА	
Передние	дисковые, вентилируемые, перфорированные, 410 мм
Задние	дисковые, вентилируемые, перфорированные, 380 мм
РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ	реечное, с гидроусилителем
ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм	
Длина/ширина/высота	4898/2038/1630
Колесная база	2855
Колея передняя/задняя	1698/1703
Клиренс	175
СУХАЯ МАССА, кг	2480
ВРЕМЯ РАЗГОНА 0–100 км/ч, с	4,4
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ, км/ч	290

Трассирующие

Судья на выпуске взмахнул зеленым флагом: трасса открыта. Вперед! Разгон, переключение, еще одно, и вот приближается первый правый. Короткое торможение, и, оставаясь на третьей, снова можно нажать «в пол» до шиканы... Нет, мы не в каком-нибудь Доннингтон-парке, не во сне и не перед компьютером. Мы на подмосковной кольцевой трассе Мячково, на первых в России трек-днях. ТЕКСТ **НИКИТА ГУДКОВ** ФОТО **ГРИГОРИЙ ГОЛЫШЕВ**

На волю, на трассы!

Нормально ездить на быстрой машине по Москве или Питеру можно только ночью или в выходные. Но когда тают полчища самовлюбленных тихоходов, принимающих участие в соревновании «кто левее», на дороги выходят парни с радарами, всегда готовые омрачить радость скоростного поглощения асфальта. Да и нет, если честно, у нас таких улиц или шоссе, на которых можно безопасно познать пределы спортивного автомобиля.



Зато есть такие машины, которые доставляют кайф, только будучи подведенными к самой грани своих возможностей. Этот кайф не сравнить с удовольствием от тупого разгона «в пол» до следующего красного. Куда пойти, куда податься обладателю подобной машины, будь то Civic Type-R, Caterham или Noble? Дмитровский автополигон предпочитает работать с испытателями-профессионалами, к тому же на дорогу до него и обратно из центра столицы можно потратить полдня.

По-настоящему реализовать свои гоночные амбиции, а заодно выяснить, по праву ли ваш автомобиль именуется спортивным, можно лишь в «естественной среде обитания» — на гоночной трассе.

Об их тотальном дефиците сказано немало. Не было бы счастья, да несчастье помогло: подмосковный аэродром Мячково ныне закрыт для полетов авиации, и его единственным полноправным «населением» стали автомобили. В основном — гоночные, но помимо этапов кольцевых первенств мячковское кольцо дважды в неделю организует у себя тесты. Теперь они открыты для всех желающих, и одними из первых «гражданских» посетителей трек-дней стали испытатели Автоспорта.

На каком автомобиле лучше вкушать удовольствие от кольцевой езды? Дабы ответить на этот вопрос, мы отправились в Мячково на трех разномастных спорткарах: Lotus Elise 111R, Mazda RX-8 и Mitsubishi Lancer Evolution VIII. Двухместный среднемоторный суперкар против роторно-поршневого купе с задним приводом и полноприводного турбированного седана? Знаем, прямое сравнение здесь неуместно. Но все трое давно и успешно участвуют в гонках, одинаково амбициозны, да и по заявленным динамическим параметрам сопоставимы. А кроме того, это редкая возможность сравнить между собой разные варианты компоновки, да и вообще идеологии спорткара. Выявить истину нам поможет профессиональный спутниковый телеметрический комплекс Racelogic V-BOX, способный вычислять и записывать все параметры движения: скорость, траекторию, боковые и поперечные ускорения.

До начала тестовой сессии остались секунды, и рука судьи на выпуске тянется к зеленому флагу...



Внутри Elise даже более аксетичен, чем Lancer Evolution. Но есть кнопки кондиционера и электростеклоподъемников — средств выживания в жарком кокпите

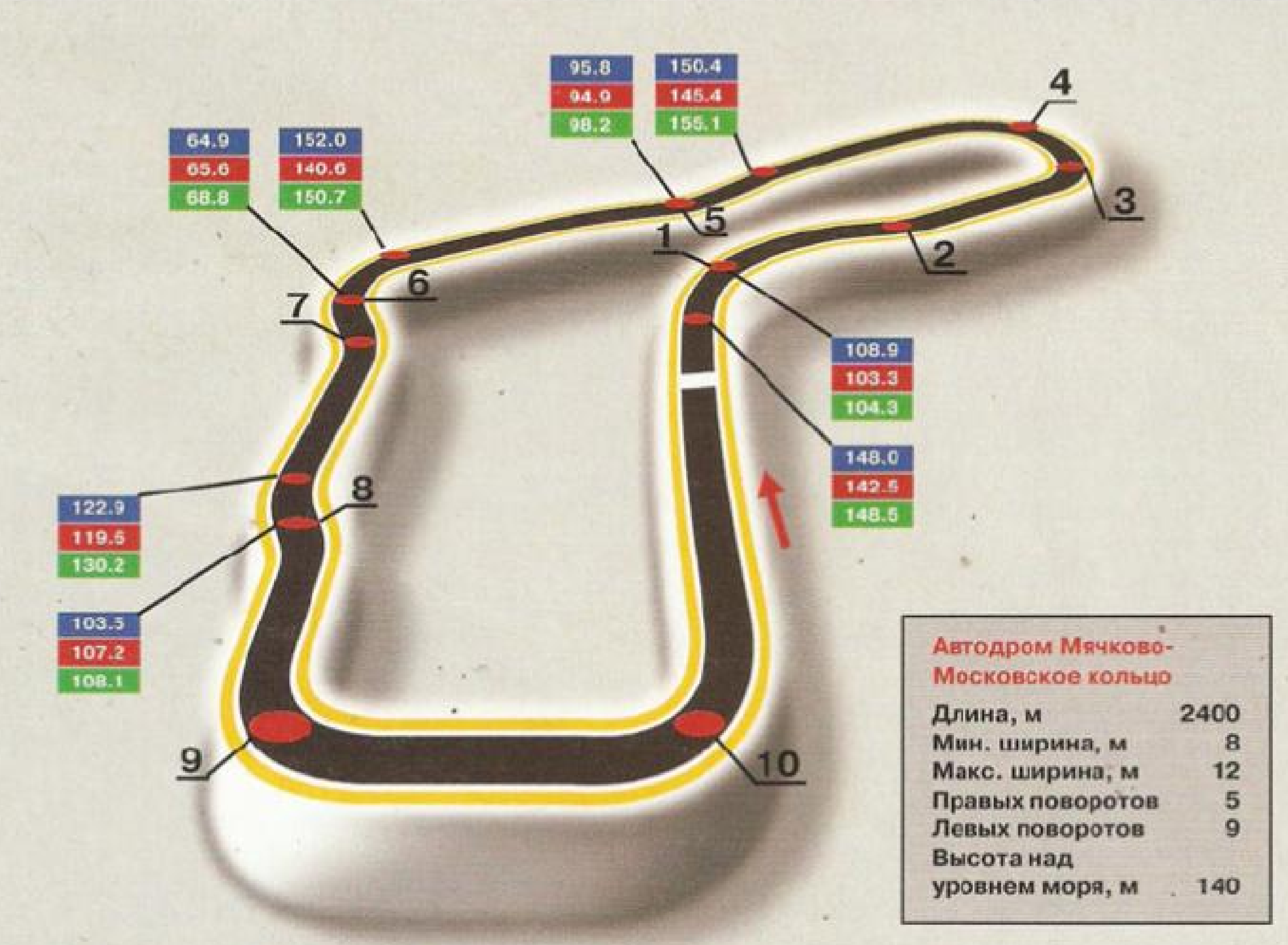


Gentlemen, start your engines

Клац — ударилась в алюминиевый пол коротоходная педаль сцепления. Хрум-клац — передернут затвор-рукоятка КПП с шарообразным набалдашником, вложена первая из шести передач. Врум-врррум — взвился за спиной высокооборотный 190-сильный мотор, которому доверено разгонять меньше тонны алюминия и углепластика. Пора... Бросок сцепления — и почти без пробуксовки Lotus Elise уходит на свой первый круг.

В этом тесте уникален и неповторим каждый автомобиль, но только Lotus Elise 111R относится к высшей лиге спортивного автостроения. Речь идет даже не о дизайне, хотя низкий и распластанный силуэт и торчащий из-под днища сзади хвостик диффузора говорят сами за себя. Конструкция машины изящна, как бывает только в спорте. Легкий кузов и высокофорсированный мотор, чисто гоночные двухрычажные подвески и никаких излишеств. Громкое нет сказано шумоизоляции, заботы о комфорте лишь чуть больше, чем на карте.

А вернее сказать — чем на гоночной формуле. Своим поведением на трассе Lotus напоминает прежде всего ее: почти незаметные крены, мгновенные реакции на любое



Автодром Мячково-Московское кольцо	
Длина, м	2400
Мин. ширина, м	8
Макс. ширина, м	12
Правых поворотов	5
Левых поворотов	9
Высота над уровнем моря, м	140

Шиканно!

Анализировать движение автомобилей по трассе нам поможет график скорости (справа). Для наглядности на схеме трассы мы выделили из него несколько наиболее характерных точек в конце прямых и в поворотах. Максимальная скорость в конце прямой иллюстрирует не только разгонную динамику машины. Она зависит еще и от того, как рано водитель смог начать разгон на выходе из предыдущего поворота, то есть от возможностей шасси. А вот скорость на дуге больше говорит именно о способностях автомобиля — о том, как он держится на дороге.

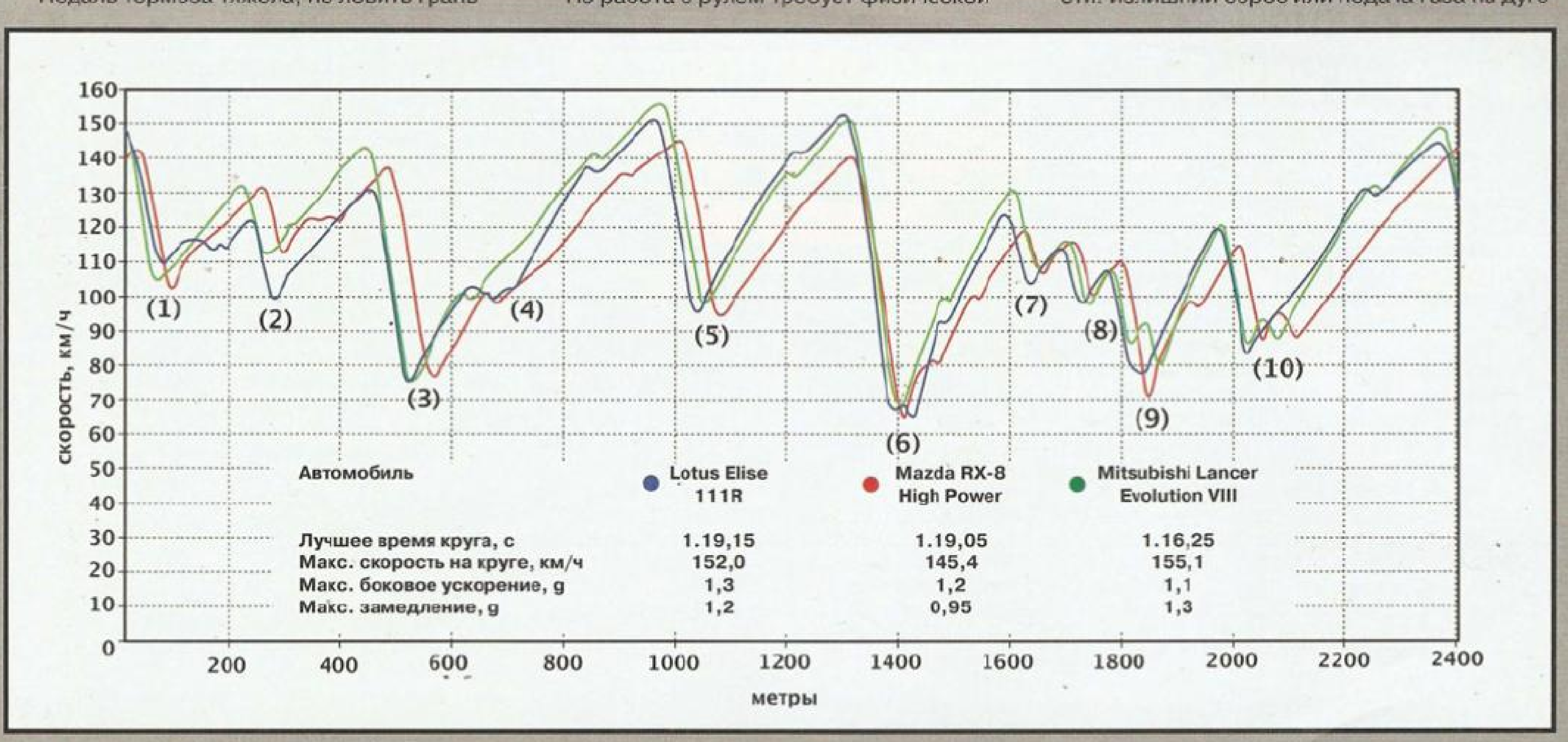
В быстром повороте (1), следующем после стартовой прямой, Lotus вне конкуренции. А вот в шикане (2) скорость зависит прежде всего от того, насколько смело водитель «режет» по поребрикам. Легкий Elise на них сильно скачет и норовит выйти из-под контроля на выходе, поэтому здесь он в аутсайдерах. Ему, как и Мазде, не очень уютно в поворотах (3) и (4), где на разгоне траектория распрямляется. Задний привод вынуждает осторожничать с газом, тогда как полно- , а лучше сказать умноприводный Evolution позволяет разгоняться практически «в пол». И к шикане (5) достигать рекордных для теста 155,1 км/ч! Хорош Evo и в самой змейке (5) — неизбежная раскачка от чередования левого и правого поворотов дестабилизирует его меньше других. Съезд со взлетной полосы (6) снова требует активного штурма поребрика, ограничивая в скорости Elise. Ему предшествует интенсивное торможение, которое пилоту RX-8 лучше завершить до поворота — это проще, чем бороться с возможным заносом. Правая дуга (7) проходится в разгоне, а скорость на входе в следующую шикану (8) определяется в основном тактикой ее прохождения. За рулем Mitsubishi можно позволить себе даже 130 км/ч, так как его раллийная подвеска позволяет сильно спрямить эти два поворота, второй из которых, правый, коварен своей большей крутизной. Левый под номером (9) сложности не представляет, а вот выход на прямую (10) — с неприятным «докрутом». В нем снова оказываются впереди те машины, на которых можно смело «резать»: Evo VIII и Mazda RX-8.

движение рулем и педалями, большие боковые перегрузки, достигающие по данным телеметрии 1,2—1,3g. Под стать и двигатель, по-настоящему живущий лишь от 6000 до 8000 оборотов, до момента, когда красная лампочка советует включать следующую ступень. Спасибо, очень удобно, хрум-клац — четвертая, короткий разгон до максимальных 152,0 км/ч, и пора осаживать.

Педаль тормоза тяжела, но ловить грань блокировки это не мешает — наоборот! Спортивная АБС включается очень поздно, оставляя водителя один на один с машиной, позволяя ему демонстрировать на торможении свои навыки, а не автомобиля. Под стать ей и рулевой привод без усилителя, передающий на маленькую баранку буквально молекулярные нюансы сцепления передних колес!

Но работа с рулем требует физической силы, особенно в быстром затяжном повороте — выходе на взлетную полосу (№ 4 на нашей схеме). Крепкими должны быть не только мышцы, но и позвоночник: жесткая подвеска трясет изрядно. На ровном асфальте она великолепна, но штурма высоких мячковских поребриков не поощряет.

Несмотря на способное, сбалансированное шасси, Lotus не прощает неаккуратности: излишний сброс или подача газа на дуге



Автомобиль	Lotus Elise 111R	Mazda RX-8 High Power	Mitsubishi Lancer Evolution VIII
Лучшее время круга, с	1.19,15	1.19,05	1.16,25
Макс. скорость на круге, км/ч	152,0	145,4	155,1
Макс. боковое ускорение, g	1,3	1,2	1,1
Макс. замедление, g	1,2	0,95	1,3



Шумоизоляция не защищает пассажиров Лансера от свиста наддува, воя трансмиссии и других механических шумов. В городе неудобно, но на треке — кайф!



срывает заднюю ось в занос, коррекция которого должна быть молниеносной. Признаемся честно: на каждой машине мы совершили по два десятка зачетных кругов, но только на Элизе не удалось сделать ни одного полностью безошибочного.

Помимо квалификации, не обойтись пилоту Лотуса и без выносливости: на максимальных режимах в кокпите жарко, а шум, вибрации и тяжелый руль доводят до того, что устаешь не меньше, чем в прокатном картинге. Хорошо, что как раз подходит к концу первая сессия и нам пора заруливать на пит-лейн. Акробатическим приемом выбираемся в лаз между высоким порогом и низкой крышей и переводим дух... Пока наш инженер-испытатель Андрей Мохов переставляет Racelogic на следующую машину, в душу закрадываются невольные сомнения. Все же не слишком ли смело было свести в одном тесте фактически гоночный Lotus со стильной Маздой и пятиместным Mitsubishi? Кажется, что конкуренцию на кольцевой трассе британскому снаряду не сможет составить никто. Но всех рассудит прибор — и мы садимся в Lancer...

Evolution VIII после Лотуса кажется несерьезным. Большой, громоздкий, посадка высокая... Зато места на пятерых, и передние сиденья Recaro хороши — куда удобнее и цепче, чем жесткие «ковши» в Элизе.

Трассы в массы

Тестовые дни на трассе в Мячково — вторник и пятница. День делится на 16 сессий по двадцать минут каждая, с 10:00 до 16:40, с тремя перерывами. Участие в одной сессии обойдется в 1400 рублей, причем заявки по телефону (095) 741-28-30 лучше подавать не позднее чем за три дня до желаемой даты. Хронометраж организатор не предоставляет, но зато на трассе дежурят медики и пожарные. Присутствуют и маршалы с флагами, поэтому правила флаговой сигнализации знать необходимо.



Обязательно стоит уделить внимание автомобилю, ведь нагрузка на него падет нешуточная. Особенно важно состояние покрышек и тормозов. Поверьте, что на дешевых шинах и убитых амортизаторах вы будете больше бороться с автомобилем, чем работать над траекториями. В любом случае давление в шинах лучше увеличить на 0,2—0,4 бара, чтобы меньше изнашивались боковины. В двигатель стоит долить масло до максимума, чтобы избежать отливов, и с той же целью заполнить топливный бак. Кольцевая трасса Мячково расположена в 16 км от МКАД по Новорязанскому шоссе, и на этих километрах есть несколько крупных заправок, продающих в том числе и бензин АИ-98.

Искренне советуем: в автомобиле не должно быть незакрепленных предметов, особенно в салоне. Ручки-карандаши и бутылки с минералкой — не исключение. И позаботьтесь об удобной спортивной одежде и обуви. Удачи!



А что «у них»?

За границей трек-дни — не только популярный, но и модный способ активного отдыха. Нередко они совмещены с возможностью аренды спортивных автомобилей и обучения азам гоночной езды. Кстати, именно трек очень быстро дает понять, что умение ездить — залог не только удовольствия, но и безопасности.



Для трек-дней открывают свои двери многие европейские автодромы, от Северной петли Нюрбургринга до специально приспособленных аэродромов. Как правило, заезды проводятся в выходные. Принимать участие можно практически на любой машине. Правило хорошего тона, а кое-где и предписание судей — наклеить скотч на фары и фонари, чтобы разбитое стекло не попало на дорогу. На некоторых трассах действуют ограничения по шуму в пределах 97—110 дБ(А), что закрывает дорогу «прямотокам». Применение шлемов и ремней обязательно для всех находящихся в автомобиле. Кстати, кое-где за присутствие в салоне пассажиров берут дополнительную плату.

Существует два варианта организации трек-дней. Первый — с делением на сессии, как у нас в Мячково. При этом организаторы стараются группировать автомобили по скорости. Другой, с «открытым пит-лейном», предназначен для более опытных и ответственных ездоков. Хронометраж обычно не только не предоставляется, но и запрещен, чтобы водители не устраивали между собой гонок.

Выезд на трек — и за границей удовольствие не из дешевых: от 40 евро за два часа до 300 за полный ездовой день. Но популярность трек-дней все равно огромна, запись порой ведется за месяц!



Пока едешь по пит-лейну на первой передаче, Evo дергается, как взмыленный конь в стойле. Но стоит выпустить турбоджина, перевести стрелку тахометра за отметку 3000, как этот конь... нет, даже не прыгает вперед, а будто получает удар под зад от Гулливера! Мгновение — и на отметке 7000 пора подавать вторую передачу. Щелчок рукояткой КПП, еще один — и к повороту Lancer подходит примерно на такой же скорости, что и Lotus.

Руль Mitsubishi легкий, а по остроте превосходит обоих конкурентов, особенно в околонулевой зоне. Но держать его надо не как птичку, а как дикого зверя: двумя руками, плотно. Мало того, что он скользкий, так еще на неровностях вырывается посильнее, чем на Лотусе. Объединяет эти две машины и бескомпромиссность подвески — жесткой, без малейшего реверанса в сторону комфорта. Но спрямлять траекторию через поребрики на высоком Evo проще — во всяком случае, психологически.

Если заднеприводные Elise и RX-8 требуют аккуратной работы газом на выходе, то полный привод Evo позволяет смело «открываться» еще до апекса! Активные дифференциалы ACD и AYC старательно докручивают машину в поворот — нет и намека на срыв в скольжение. Если и на Лотосе, и на Мазде мы не обошлись без ошибок и разворотов, то на Mitsubishi просто и непринужденно улучшали свои собственные времена. Все получается фантастически просто и очень быстро.

Шокирующе быстро! По времени круга Evo оказался первым, причем со значительным отрывом в три секунды! Анализ графиков движения показывает, что его главный выигрыш кроется именно в раннем разгоне, потому что в повороте он держится похуже: боковые ускорения доходят лишь до 1,0—1,1g. Дело здесь не в шинах — все три автомобиля были обуты в однотипные покрышки Bridgestone Potenza, — а скорее всего, в большей массе, создающей большую центробежную силу. Но зато Lancer поставил рекорд скорости — 155,1 км/ч на прямой перед шиканой № 5. Мало того, на мячковской трассе его тормозная система развивает наибольшее замедление — 1,3g.

Как, почему, за счет чего японским инженерам удалось создать автомобиль, который нарушает уже не только законы физики, но и гоночные каноны? Ломает десятилетиями складывавшуюся субординацию автомобильных классов и марок. Может ли быть такое, что на гоночной трассе семейный седан побеждает породистое, именитое купе? Будучи при этом почти вполовину дешевле! Оказывается, может. Кажется, предел уже достигнут, попискивают шины, руль вот-вот начнет пустеть от скольжения, но ты смело докручиваешь его — и машина уходит внутрь, показывая, какой еще есть запас в скорости!

А как же Mazda RX-8? Феноменальный автомобиль, в котором полноценные четыре посадочных места поразительным образом уживаются с гоночной компоновкой. Двигатель и бензобак внутри базы — идеальная развесовка. Привод на задние колеса, спереди двухрычажная подвеска, а сзади — многорычажная. Но главная изюминка — конечно, роторный мотор. Пусть по удельной мощности 230-сильный двигатель Мазды проигрывает конкурентам (172 л.с. на тонну против 210 у Лотуса и лансеровских 188), но зато у него меньше момент инерции и сам он легче.

Внешне Mazda смотрится динамичнее и оригинальнее, чем Evo. Она на десять сантиметров ниже, но доступ в салон ничуть не затруднен, в том числе и на второй ряд сидений через дополнительные дверки. Их наличие и конструкция — очередная изюминка, которыми этот автомобиль буквально напичкан. С водительского места открывается замечательный вид: чувствуется, что сидишь в приземистом спортивном купе, а не в семейном седане, но при этом обзорность намного лучше, чем в Лотусе. Сиденье — не самое плотное, отделано скользкой кожей, но откровенного неудобства не вызывает.

Звук у роторного мотора своеобразный — металлический, звенящий. И негромкий —



Салон RX-8 — царство стиля. Особенно хороши приборы — днем они оптитронные, а в темноте загораются красными символами в отраженном синем свечении

жужжит себе Mazda и жужит. Свист, раздающийся из-под капота Mitsubishi, или грозный рык, который слышит за спиной водитель 111R, бодрят посильнее. До 3000 оборотов тяги откровенно мало, но после четырех-пяти тысяч RX-8 смело устремляется вперед. Дальше — чем больше обороты, тем сильнее голову пассажиров откидывает назад. Пускай формально Mazda — самая медленная машина из трех, но и она разгоняется так, что дух захватывает! На 8500 оборотов звуковой сигнал подсказывает: черед следующей передачи.

Удобство треугольного набалдашника рукоятки переключения пало жертвой стиля — треугольного, а-ля ротор, доминирующего в дизайне всех деталей RX-8. Четкость выбора передач хороша, но могла бы быть и лучше — ведь, в отличие от эталонного по этому параметру Лансера, маздовский рычаг установлен непосредственно на КПП. Хорошо, что обращаться к нему надо не очень часто. Почти всю трассу Mazda проходит на третьей передаче, хотя максимальных 145,4 км/ч достигает на четвертой ступени.

Держится за дорогу RX-8 отменно, позволяя развивать боковое ускорение до 1,2g. Руль «чист» от неровностей, а усилие и реактивное действие на нем практически идеальны — лучше, чем на Evo! А вот подвеска японского купе на фоне соперников самая мягкая. С одной стороны, это позволяет смело «резать» по поребрикам. Оборотная сторона медали — то, что неосторожными действиями рулем, газом или тормозом можно легко разбалансировать машину. Итог будет один — срыв задней оси. Особенно противопоказано торможение в повороте — тактику езды лучше строить так, чтобы пользоваться тормозами только на прямых.

Словом, новичку ехать быстро на Мазде, скорее всего, окажется непросто. Она требует большого умения и внимательности, хотя на кольцевой трассе тоже чувствует себя как дома и доставляет массу удовольствия!

Будни простого спорткара

К вечеру каждый из автомобилей проехал около ста «гоночных» километров и сжег почти полный бак бензина. Тормоза не вскипели ни у кого, а износ шин оказался едва заметен. Пора возвращаться в редакцию, а по дороге посмотрим, как проявляют себя три разношерстных «спортсмена» в обычной езде. Трек-дни — это хорошо, но покупка машины только ради них пока что лишена смысла.

Mazda RX-8 удивительным образом сочетает спортивность с универсальностью. Но, несмотря на внешнее родство с однофамильными «тройкой» и «шестеркой», это настоящий спорткар — не маркетинговый! Причем и вместительный, и самый комфортабельный в тесте. Укомплектована Mazda тоже лучше всех, и в первую очередь это касается оборудования безопасности: у нее шесть подушек и электронная система стабилизации. Подвеска не раздражает чрезмерной жесткостью и отменно справляется с ударами, но порой кажется немного расхлябанной — не сразу успокаивает колебания 18-дюймовых колес. Вопрос, как поведет себя Mazda зимой... Задний привод — не лучший вариант для круглогодичной езды, к тому же не известно, захочет ли заводиться в морозы роторный мотор. А летом он уже демонстрирует повышенный масляный аппетит. Которого изготовитель, кстати, и не скрывает, рекомендуя в инструкции проверять уровень масла при каждой второй заправке топливом!

Полезно почитать и руководство по эксплуатации Лансера. Для него также допускается расход масла до одного литра на 1000 км. А еще говорится о том, что при морозе ниже -25°C ACD и AYC могут отключиться — гидравлика все-таки. Но ни это, ни огромный радиус разворота не мешает Эволюции быть



Задние сиденья RX-8 поражают удобством: и забираться через мини-дверцы легко, и есть где разместиться рослому человеку

королем проспектов и бульваров. Полный привод, четкие реакции и чумовой мотор гарантируют ее владельцу самое быстрое передвижение по городу. Но не самое комфортное — экстремально жесткая подвеска, тяжелая педаль сцепления и взрывное нарастание тяги превращают обычную езду на Evo в мучение. Впрочем, у Лансера есть и еще козыри: полные пять мест, огромный багажник и великолепная обзорность.

А вот увидеть что-либо из кабины Лотуса — дело не из простых. В нем сидишь как на земле — глаза на уровне фонарей переднего автомобиля. Именно обзорность ограничивает активную езду по городу, а еще страшновато: иные бордюрные камни водителю по пояс, да и шоферам КамАЗов при перестроениях Lotus не слишком-то заметен… Ну и конечно, Elise — автомобиль чисто летний. Зимой в нем просто примерзнешь к голому алюминию салона, не говоря уже о проблемах управления 900-килограммовым заднеприводником на льду. Но и в теплое время ногам в обычной обуви тесно, ушам без шлема шумно, а всему организму без гоночного комбинезона неудобно влезать в узкий дверной проем и сидеть в жестком «ковше». Зато в каком еще автомобиле можно ехать, небрежно положа левую руку на порог?..

Рустам Акиниязов, шеф-редактор журнала Автоспорт

Начнем с Лансера — из трех автомобилей он самый привычный, а следовательно, «вкатываться» в трассу лучше на нем. Ездить на Evo проще всего — ни одного повода для испуга, ни одной серьезной ошибки. Главное здесь — не отпускать педаль акселератора, даже если инстинкты вопиют об обратном. Благодаря хитрым дифференциалам тяга буквально удерживает Lancer на дороге! Особенно это заметно в быстром правом вираже после старта: нужно с самого начала держать газ в полу и докручивать, докручивать машину рулем. И она каким-то чудом цепляется, остается на траектории! Невероятно…

Следующая Mazda. О, с ней надо обращаться намного нежнее. В быстром правом все проходит неплохо — на высокой скорости Mazda принимает маневр, а вот попытка «занести» эту скорость в шикану едва не оканчивается плачевно: легкая машина подскакивает сначала на одном поребрике, потом на другом и… идет вразнос! Поймать пляшущую корму удается только к следующему повороту — ладони потные, круг безнадежно испорчен. Да, за задней осью RX-8 нужен глаз да глаз: убежит — не поймаешь.

Lotus — это шок! Сперва торможу метров на десять раньше, чем нужно, пока не понимаю — в тормозах нет даже намека на люфт, они срабатывают мгновенно. А еще Elise не знает, что такое «недостаточная поворачиваемость». Его инженеры могли позволить себе роскошь не думать о «чайнике», который вдруг возьмет и бросит газ посередине быстрой дуги. Однако «чайником» поначалу оказываюсь я. Lotus пугает меня той охотой, с которой он ныряет в быструю дугу. Что это, занос? Инстинктивно чуть поднимаю ногу с акселератора — и… А вот это уже занос! С разворотом…

Каюсь, мне так и не удалось заговорить с Лотусом на его языке. Думаю, если бы у нас было побольше времени, его проигрыш Evo VIII был бы не так велик. Если бы вообще был проигрыш…



Так какой из трех автомобилей выбрал бы я?

А можно все три? RX-8 — как броское, быстрое и в то же время стопроцентно удобное средство передвижения на каждый день. Evo VIII — для зимы и для раллийных тренировок. Но, упаси Господь, не для городской езды: нервы и пломбы в зубах дороже побед в уличных гонках. И наконец, Lotus — для лета и трек-дней. Будем учиться ездить!

And the winner is…

Кольцевая трасса позволила нам заново открыть для себя три великолепных автомобиля. Каждый из них чувствует себя на кольце как дома, и каждый способен доставить массу удовольствия, как на треке, так и по дороге к нему.

Ближе всего к гоночным болидам, несомненно, Lotus Elise 111R — и если мы не смогли показать на нем достойного времени круга, то претензии нужно предъявлять не к машине, а к себе. Водителю английский гость дарит ощущения, доступные только профессиональным спортсменам. Мотор, вихрем взрывающийся на высоких оборотах, огромные боковые перегрузки, тяжелый, но такой понятный руль… Шум, жара, вибрации — настоящий гоночный автомобиль. И самый доступный суперкар на российском рынке. Но как же он далек от реальной жизни!

То ли дело Mazda RX-8: красавица, каких мало, удобна, комфортна. Фотографии не передают ее внешнего очарования, которое кроется в каждой мелочи. Она наиболее безопасна и полностью пригодна для ежедневной езды. При этом остра в реакциях, понятна и умеет быть быстрой. И на трассе Mazda способна проявить себя, надо только понять ее, разговорить. И все же RX-8 — выбор тонких ценителей. Мы их понимаем и даже немножечко завидуем.

Потому что они, очевидно, способны найти в себе силы отказаться от наркотика под названием Mitsubishi Lancer Evolution VIII. Мы подсели на него давно и, похоже, прочно. Наш выбор — автомобиль с массой недостатков: шумный и жесткий, почти как Lotus, прожорливый и дорогой в эксплуатации, почти как Mazda. Но фантастическая динамика и паранормальные способности в поворотах перевешивают все… Пора уже говорить о феномене Evo — автомобиля, с легкостью побеждающего и одноклассников, и настоящие суперкары. Причем феноменальны не только его способности, но и то, насколько просто их реализовать. Как в городе, так и на гоночной трассе — во время трек-дней.

Автомобили на тест предоставлены официальными дилерами:
Lotus Elise 111R — Лотус-Москва, тел.: (095) 744-00-02;
Mazda RX-8 — Мазда-Кунцево, тел.: (095) 933-40-33;
Mitsubishi Lancer Evolution VIII — Рольф Холдинг, тел.: (095) 785-19-78.

ЧТО ПОЧЕМ

С мая прошлого года в России официальным дилером продано пять автомобилей Lotus: три модели Elise 111R и по одному экземпляру Elise 111S и Exige. Немного, даже по сравнению с куда более дорогими Ferrari или Maserati… Право обладания породистым английским суперкаром стоит от 51000 евро за 160-сильный 111S, а тот 111R, что был на тесте, с минимальным набором дополнительного оборудования стоил 62000 евро.

За тот же год обладателями новых автомобилей Mitsubishi Lancer Evolution VIII по цене $43900 стали 176 россиян. Их не смутила ни годовая гарантия с пробегом, ограниченным 20 тысячами километров, ни периодичность ТО — 5000 км.

Mazda RX-8 должна являться на сервис так же часто. И гарантийный срок у нее такой же, хотя пробег и не ограничен. Статистики продаж пока нет: RX-8 только-только появилась в шоурумах. И думается, что привлекательные цены будут способствовать спросу. Они начинаются от $44900 за 192-сильную версию Standard Power, а побывавшая на нашем тесте модификация High Power в базовой комплектации обойдется в $49900.

ОСНАЩЕНИЕ АВТОМОБИЛЕЙ

АВТОМОБИЛЬ	Lotus Elise 111R	Mazda RX-8 High Power	Mitsubishi Lancer Evolution VIII
Фронтальные подушки безопасности	–	+	+
Боковые подушки безопасности	–	+	–
Надувные занавески безопасности	–	+	–
АБС	+	+	+
Система динамической стабилизации	–	+	–
Регулируемая по углу наклона рулевая колонка	–	+	+
Регулировки сидения водителя по высоте	–	+	–
Регулировка поясничного подпора	+	+	–
Электрорегулировки сиденья водителя	–	+	–
Электростеклоподъемники	+	+	+
Обогрев передних сидений	–	+	–
Электропривод и обогрев наружных зеркал	–	+	+
Часы	–	+	+
Климат-контроль	–	+	–
Кондиционер	+	+	+
Наружный термометр	–	+	–
Аудиосистема	+	+	+
Ксеноновые фары	–	+	–
Омыватель фар	–	+	–
Противотуманные фары	–	+	–
Центральный замок	+	+	+
Дистанционное управление центральным замком	+	+	+
Сигнализация	+	+	–
Иммобилайзер	+	+	+
Съемная крыша	+	–	–
Кожаная обивка сидений	+	+	–
Обшитое кожей рулевое колесо	+	+	+
Легкосплавные колеса	+	+	+
Запасное колесо	–	–	+
СТОИМОСТЬ, в евро	62000	41350	35980



Эксплуатация спорткара никогда не была дешевой, особенно роторного

ГРАФИКИ ДИНАМИКИ РАЗГОНА

Lotus Elise 111R

66 102 147 184 225

229,4

I II III IV V VI

Обороты двигателя (x1000/мин)

Скорость, км/ч

максимальные обороты двигателя
обороты максимальной мощности
обороты максимального крутящего момента

Mazda RX-8

62 102 140 195 228

229,3

I II III IV V VI

Обороты двигателя (x1000/мин)

Скорость, км/ч

максимальные обороты двигателя
обороты максимальной мощности
обороты максимального крутящего момента

Mitsubishi Lancer Evolution VIII

67 96 133 181

246,3

I II III IV V

Обороты двигателя (x1000/мин)

Скорость, км/ч

максимальные обороты двигателя
обороты максимальной мощности
обороты максимального крутящего момента



Салон Мазды не только оригинален, но и укомплектован подогревом сидений, в отличие от конкурентов



Педаль газа RX-8 (справа) удобна для перегазовок, а педаль Elise (слева) — просто инженерный шедевр

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ (данные производителей)

МОДЕЛЬ	Lotus Elise 111R	Mazda RX-8 High Power	Mitsubishi Lancer Evolution VIII
КУЗОВ	родстер, углепластиковые панели на алюминиевом каркасе	четырехдверное купе, цельнометаллический	четырехдверный седан, цельнометаллический
Количество мест	2	4	5
ДВИГАТЕЛЬ		бензиновый	
Тип	поршневой	роторно-поршневой	поршневой
Расположение	в базе, поперечно	спереди, продольно	спереди, поперечно
Система питания	распределенный впрыск	распределенный впрыск	распределенный впрыск с турбонаддувом и интеркулером
Число цилиндров	4	2*	4
Число клапанов	16	–	16
Рабочий объем, куб. см	1796	2x654	1994
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	82/85	–	85/88
Степень сжатия	11,5	10,0	8,8
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин	192/141/7800	231/170/8200	265/195/6500
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	181/6800	211/5500	355/3500
ПРИВОД	на задние колеса	на задние колеса	на все колеса
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ		механическая	
Передаточные числа			
I	3,12	3,76	2,93
II	2,05	2,27	1,95
III	1,48	1,65	1,41
IV	1,17	1,19	1,03
V	0,92	1,00	0,72
VI	0,82	0,84	–
задний ход	3,25	3,56	3,42
главная передача	4,53	4,44	4,53
ШИНЫ			
Передние	175/55 R16	225/45 R18	235/45 R17
Задние	225/45 R17	225/45 R17	225/45 R17
ПОДВЕСКА			
Передняя		независимая, пружинная, со стабилизатором	
тип	на двойных поперечных рычагах	на двойных поперечных рычагах	McPherson
Задняя		независимая, пружинная, со стабилизатором	
тип	на двойных поперечных рычагах	многорычажная	многорычажная
ТОРМОЗА		дисковые, вентилируемые	
Диаметр передних дисков, мм	282	323	330
Диаметр задних дисков, мм	282	302	300
РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ		реечное	
Усилитель	нет	электрический	гидравлический
ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм			
Длина/ширина/высота	3785/1719/1143	4430/1770/1340	4490/1770/1450
Колесная база	2300	2700	2625
Колея передняя/задняя	1457/1507	1500/1505	1515/1515
СНАРЯЖЕННАЯ МАССА, кг	916	1345	1410
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ, км/ч	241	235	245
ВРЕМЯ РАЗГОНА 0–100 км/ч, с	5,2	6,4	6,1
РАСХОД ТОПЛИВА (EU), л/100 км			
Городской/загородный/смешанный цикл	12,1/6,8/8,8	15,8/8,9/11,4	15,4/8,3/10,9
ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНОГО БАКА, л	40	60	55
ТОПЛИВО		бензин АИ-98	

* Число секций.

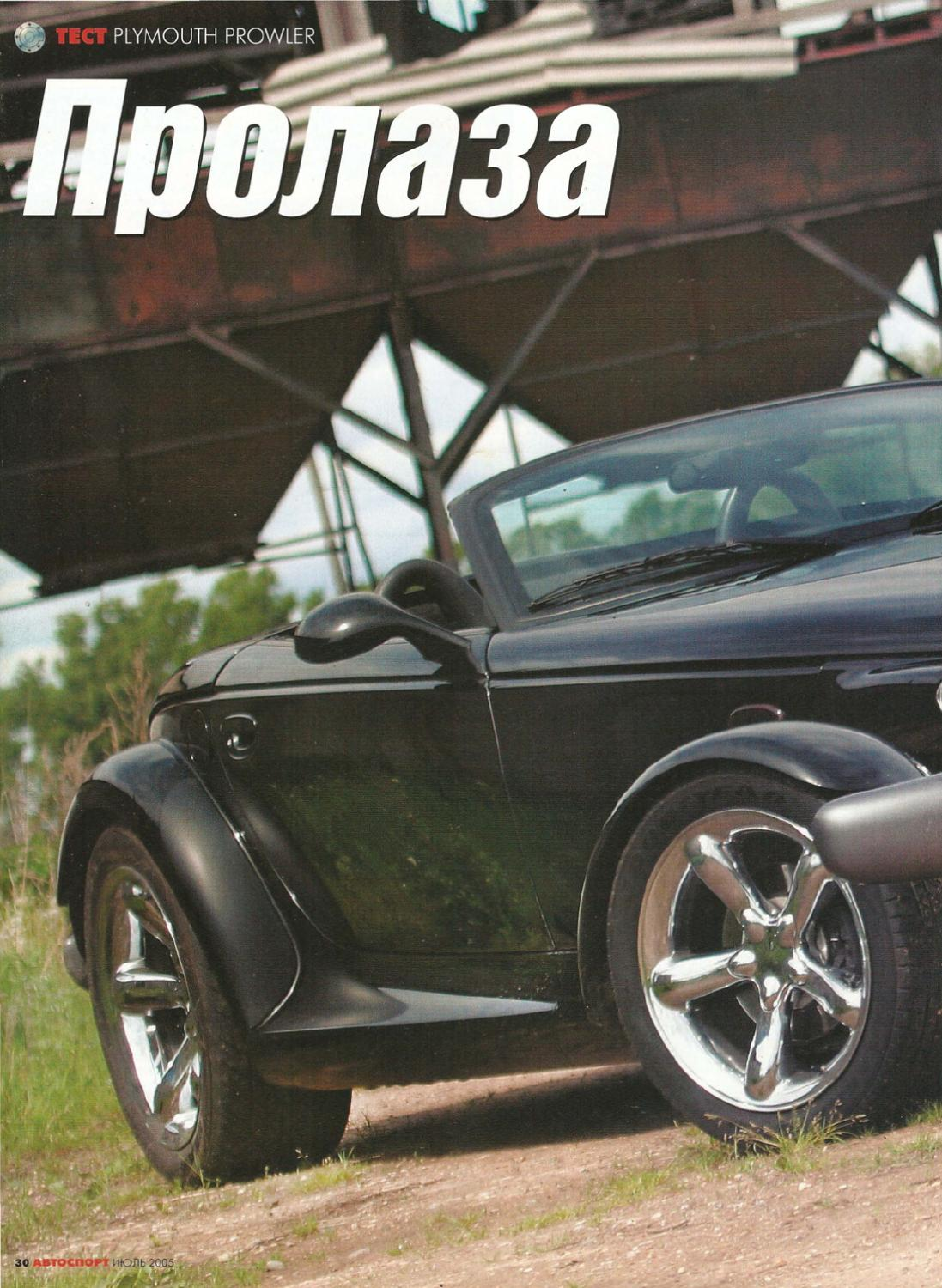


Схема включения света на Лотусе отличается от общепринятой

РЕЗУЛЬТАТЫ ИЗМЕРЕНИЙ

АВТОМОБИЛЬ	Lotus Elise 111R	Mazda RX-8 High Power	Mitsubishi Lancer Evolution VIII
Макс. скорость, км/ч	229,4	229,3	246,3
Время разгона, с			
0–50 км/ч	2,32	2,49	2,07
0–100 км/ч	5,52	7,62	6,04
0–150 км/ч	13,10	16,59	12,75
0–200 км/ч	27,55	36,75	25,95
на пути 400 м	14,31	15,49	14,16
на пути 1000 м	26,13	28,34	25,96
60–100 км/ч (III)	4,60	5,37	3,50
60–100 км/ч (IV)	5,44	8,70	5,43
60–100 км/ч (V)	7,84	10,44	11,07
60–100 км/ч (VI)	9,05	14,96	–
80–120 км/ч (III)	4,56	5,43	3,70
80–120 км/ч (IV)	5,93	8,35	5,84
80–120 км/ч (V)	7,69	10,89	8,44
80–120 км/ч (VI)	9,76	15,32	–
Выбег, м			
с 50 км/ч	539	646	362
130–80 км/ч	768	1028	751
160–80 км/ч	1145	1591	1163
Тормозной путь			
со скорости 100 км/ч, м	39,4	33,5	40,1
замедление, м/с^2	9,8	11,5	9,6
со скорости 150 км/ч, м	86,2	79,8	70,9
замедление, м/с^2	10,1	10,9	12,0
со скорости 200 км/ч, м	145,2	135,9	–
замедление, м/с^2	10,6	11,3	–

Пролаза



История умалчивает о том, кому первому пришла в голову эта идея. В мае 1990 года тот неизвестный написал на куске картона размером три на пять дюймов слова: «Ретро-автомобиль в стиле хот-рода». И бросил его в кучу таких же карточек, на которых дизайнеры компании Chrysler записывали свои мысли. При анализе итогов мозгового штурма идея была признана интересной, и было решено воплотить ее в эскизах. Так родился Plymouth Prowler — пожалуй, самый необычный автомобиль в истории марки Chrysler.

ТЕКСТ **ВАЛЕРИЙ АРУТИН** ФОТО **ГРИГОРИЙ ГОЛЫШЕВ**

Плут, пролаза... Именно так переводится имя Prowler с английского. Ведь, подобно сотням других, этот проект мог дойти до наших дней лишь в виде папки с рисунками, пылящейся где-нибудь в архиве. Но ему выпал счастливый билет. Президент компании Chrysler Боб Лутц случайно увидел скетч хот-рода на стене дизайн-центра и неожиданно одобрил идею ретро-автомобиля!

Ну а дизайнера Тома Гейла долго упрашивать не пришлось. Получив поддержку руководства, он со своей командой построил концепт, как две капли воды похожий на... его собственный High Boy (открытый хот-род без крыльев) с кузовом образца 1933 года! Формы стали чуть более плавными — пришлось-таки накрыть колеса крыльями и приделать к автомобилю спереди и сзади «усы» бамперов. Но остальные признаки — узкий и длинный капот с «утиным носом», громадные задние колеса и маленькие передние, низкое лобовое стекло, покатая задняя часть — однозначно свидетельствовали: это хот-род! Гейл даже покрасил концепт-кар той же краской, что и собственный автомобиль, — темно-пурпурной.

Диковинная машина произвела фурор на Детройтском автосалоне 1993 года. И вновь благодаря тому же Бобу Лутцу судьба родстера сделала еще один счастливый поворот. Президент компании принял смелое решение — выпустить Prowler серийной партией, практически не меняя внешности концепт-кара! Кстати, позже с подачи Лутца получил путевку в жизнь другой, куда более известный, ретро-автомобиль — Chrysler PT Cruiser.

Путь от концепта до серийной машины Prowler прошел за четыре года — первые автомобили появились у дилеров осенью 1997-го. Срок не так велик, если учитывать, что от массовых моделей фирмы родстер получил только силовой агрегат и мелкие детали салона. Кузов, ходовая часть, интерьер создавались фактически с нуля. Более того, инженеры Крайслера решились применить на ретро-автомобиле ряд необычных, новаторских решений.

Как настоящий хот-род, Prowler имеет рамную конструкцию. Но куда более совре-



Салон родстера роскошью не блещет — много жесткой пластмассы, и стыки кое где неровные. Рулевая колонка регулируется ступенчато и только по высоте

менную — рама отформована из алюминия. Тот же легкий материал пошел на изготовление капота, боковин моторного отсека, дверей и даже каркасов кресел. Из алюминия сделано и большинство деталей подвески. Спереди применена схема с двумя поперечными рычагами, причем амортизаторы и пружины убраны внутрь кузова, как на гоночных формулах. Задняя подвеска — многорычажная. Крылатый металл помог довести вес немаленького родстера до 1295 кг. К тому же инженеры постарались распределить его оптимальным образом — 4-ступенчатый «автомат» с функцией AutoStick (попросту говоря, с возможностью ручного переключения передач) установлен сзади в едином блоке с главной передачей. И мотор сдвинут глубоко в пределы базы, благо длиннющий капот это позволяет. Пожалуй, единственным ничем не примечательным агрегатом хот-рода стал двигатель, взятый с переднеприводных седанов Chrysler серии LH. На первых машинах мощность V-образной «шестерки» равнялась 214 л.с., но начиная с 1999 года ее форсировали до 253 «лошадей».

Впрочем, заокеанских покупателей (а продавался хот-род лишь в США и Канаде) привлекала не столько продвинутая конструкция, сколько красота и стиль необычного автомобиля. Поклонники хот-родов сходили по нему с ума, особо нетерпеливые платили за Prowler двойную цену, не в силах дождаться своей очереди. Еще бы — по эффекту, производимому на окружающих, серийный хот-род с легкостью мог переплюнуть Ferrari, Lamborghini, Lotus... А стоил при этом всего $40000!

В действительности Prowler еще прекраснее, чем на фотографиях. Удивительный сплав элегантности автомобилей тридцатых годов и агрессивности, динамики современных машин! Лишь покатая задняя часть кажется чрезмерно грузной по сравнению со стремительным профилем и хищным передком. Кстати, большой багажник — только видимость. Под его крышкой лишь плоское отделение, вмещающее сложенный мягкий верх да пару маленьких сумок.

Тема ретро царствует и в интерьере. Кузов в стиле тридцатых годов сжимает салон так, что между левой дверью и большим рулем остается лишь несколько сантиметров. Узкие стекла не позволяют говорить о хорошей обзорности и плохо защищают от ветра, а при поднятой крыше рослый водитель упирается головой в потолок. Выключатель света — как на «двадцать первой» Волге: тянешь его на себя — включаются габариты, а затем и ближний свет. Приборы разбросаны по панели, словно в старом грузовике. И только небольшой тахометр установлен перед глазами водителя на рулевой колонке. А на нашем автомобиле рядом с ним появился еще один прибор — датчик давления наддува. Силами Московского Корвет Клуба на черный Prowler установили приводной нагнетатель, призванный добавить силенок штатной 3,5-литровой «шестерке». Хот-род хоть и относительно легкий, но двести пятьдесят «лошадей» по меркам американских машин — все же маловато.

Вот с нагнетателем родстер достоин своих предков — хот-родов прошлого века! Американский «автомат» откровенно нерасторопен, а его четыре передачи безнадежно растянуты — на третью ступень коробка переходит, когда скорость машины переваливает далеко за 100 км/ч. Но даже с такой трансмиссией тюнинговый Prowler разгоняется до сотни менее чем за семь секунд. Двигатель с компрессором уверенно вытягивает автомобиль с любых оборотов, но задора, присущего, например, турбомоторам, у хот-рода нет. Тем не менее даже при ужасающей аэродинамике Prowler разгоняется почти до 200 км/ч.

Однако ездить с такими скоростями на родстере не хочется. На обычном шоссе порог спокойной, ненапряженной езды наступает уже в районе 120—130 км/ч. На более высокой скорости Prowler слишком сильно рыскает на прямой, требуя подруливаний на каждой кочке. При этом баранка гуляет в руках, исправно отслеживая рельеф дороги.



Тахометр, а теперь и датчик давления воздуха установлены на псевдосамодельном кронштейне



«Автомат» нерасторопен, зато в ручном режиме удерживает выбранную передачу





Рослому водителю приходится опускать кресло до упора, дабы не упереться в крышу



Формально объем багажника — 50 л, но по сути его просто нет

В заносе Prowler может оказаться, только поскользнувшись задними колесами на скользком покрытии или после откровенной провокации

Виной тому откровенно низкая жесткость кузова, а точнее, алюминиевой рамы — чувствуется, как она «играет». Стремясь удержать поведение машины в рамках приличий, инженеры Крайслера «зажали» подвеску, но этим не компенсируешь податливости точек крепления рычагов, рулевой рейки... Не помогли даже амортизаторы Koni, которыми Prowler оснащался серийно до 2001 года. Зато подвеска хот-рода энергоемка — она легко глотает даже серьезные ямы, и только на коротких волнах водитель ощущает неприятные толчки. Тормоза родстера не блещут эффективностью, к тому же ни АБС, ни traction control не предусмотрены. Впрочем, заставить задние шины блокироваться или, наоборот, начать проскальзывать — задача не из легких: широченные «лапти» цепляются за асфальт до последнего.

Их способности вкупе с низкой жесткостью рамы определяют и поведение машины в поворотах. Prowler неохотно заходит в вираж, демонстрируя недостаточную поворачиваемость. Та же история в предельных режимах — снос передних колес, до тех пор пока скорость не упадет и не восстановится сцепление с дорогой. Добиться заноса задней оси можно только откровенной провокацией — контрсмещением одновременно с резким сбросом газа.

В общем, об удовольствии от быстрой езды на хот-роде речи не идет. Зато можно буквально купаться в лучах внимания со стороны окружающих. Даже в Москве всего два или три таких автомобиля, Ferrari по сравнению с ними — популярная марка. И, несмотря на то, что Plymouth намного дешевле, положение вряд ли изменится. Ведь на родине Prowler, выпуск которого был прекращен в начале 2002 года, уже становится раритетом. За неполные пять лет было продано одиннадцать с половиной тысяч родстеров.

Но почему так мало? И это в Штатах, с их любовью к хот-родам... Считается, что

С 2001 года, в котором марка Plymouth прекратила свое существование, автомобиль выпускался под именем Chrysler Prowler

Prowler погубили непрактичность и слабый мотор. В Америке настоящий автомобиль, а тем более хот-род, должен иметь как минимум восемь цилиндров. Кстати, у Праулера был шанс избавиться от обоих недостатков сразу. В конце 1998 года по проекту молодого дизайнера Кристофера Скутера на базе родстера был сделан опытный Howler (Hot Prowler) с вместительным кузовом позади сидений, мотором V8 от внедорожника Jeep и механической коробкой передач. Но Боб Лутц уже не «рулил» компанией Chrysler, и «горячий» Prowler так и остался только концептом, построенным в единственном экземпляре...

Автомобиль предоставлен на тест при содействии Московского Корвет Клуба, тел.: (095) 772-97-85.

Ретро против аэро

Prowler — сплав стиля ретро и плавных, зализанных форм современного дизайна. Но как это сочетание сказывается на аэродинамике автомобиля?

На первый взгляд кажется, что кузов родстера с зауженным носом, низким кокпитом и покатой крышкой багажника, сглаживающей возмущения потока за автомобилем, способен рассекать воздух, как нож масло. Однако на взгляд специалиста картина не столь оптимистична. Отдельно стоящие колеса с торчащими из кузова рычагами создают большое лобовое сопротивление — это прекрасно известно формульным инженерам. А при взгляде сбоку Prowler сильно напоминает профиль самолетного крыла, задача которого, как известно, создавать подъемную силу...

Результаты продувки удивили даже инженеров-аэродинамиков Дмитровского полигона. Коэффициент лобового сопротивления хот-рода рекордный — 0,58! Для сравнения, у Porsche 911 последнего поколения этот показатель в два раза меньше, а у подавляющего большинства современных автомобилей он не превышает 0,4. С таким сопротивлением даже 196 км/ч максимальной скорости убедитель-

ТОЧНОСТЬ ПОКАЗАНИЙ СПИДОМЕТРА

Показания спидометра, км/ч	40	60	80	100	120	140	160
Истинная скорость, км/ч	44	63	83	103	123	144	165



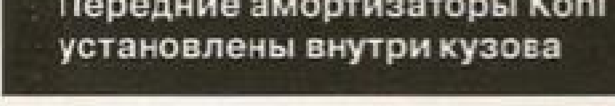
РЕЗУЛЬТАТЫ ИЗМЕРЕНИЙ

Макс. скорость, км/ч	195,6
Время разгона, с	
0–50 км/ч	2,56
0–100 км/ч	6,93
0–150 км/ч	16,59
на пути 400 м	15,21 (146 км/ч)
на пути 1000 м	28,39 (177 км/ч)
60–100 км/ч (D)	4,87
80–120 км/ч (D)	5,20
Выбег, м	
с 50 км/ч	665
130–80 км/ч	687
160–80 км/ч	1041
Тормозной путь	
со скорости 100 км/ч, м	45,6
замедление, м/с²	8,5

ГРАФИК ДИНАМИКИ РАЗГОНА

Обороты двигателя (x1000/мин)
Скорость, км/ч
80
139
195,6
183,3
I
II
III
IV
максимальные обороты двигателя
обороты максимальной мощности
обороты максимального крутящего момента




Передние амортизаторы Koni установлены внутри кузова


Доплатив около $5000, можно было приобрести Prowler вместе с фирменным прицепом, решавшим проблему размещения багажа

но доказывают эффективность тюнинга.

Визуализация с помощью дыма демонстрирует, что главная причина сверхвысокого лобового сопротивления — даже не вынесенные за пределы кузова колеса, а «усы» переднего бампера. Они вносят в набегающий поток воздуха возмущения, которые тянутся вдоль всей боковины кузова. Под днищем тоже не все гладко — там воздух свистит в элементах рамы, рычагах подвески и агрегатах, не прикрытых щитками. А мягкая крыша на скорости раздувается, как неплотно застегнутая куртка мотоциклиста... Кстати, здесь Prowler тоже стал исключением из правил – с опущенным тентом лобовое сопротивление автомобиля практически не изменилось.

Может, как на формуле, высокое сопротивление служит платой за хороший контакт с дорогой? Ничего подобного. Хот-род и по величине подъемной силы впереди планеты всей. Уже на зачетных 144 км/ч (40 м/с) автомобиль стремятся оторвать от дороги 1157 ньютонов, а на скорости под двести — более 2200! Еще хуже то, что подъемная сила, действующая на заднюю ось, в полтора раза больше, чем на переднюю. Из-за этого на большой скорости у машины будет возникать склонность к заносу. И лишь одна хорошая новость: Prowler меньше других машин подвержен влиянию бокового ветра — при обдуве потоком воздуха под углом характеристики американского родстера почти не изменились.





РЕЗУЛЬТАТЫ АЭРОДИНАМИЧЕСКИХ ИСПЫТАНИЙ

Plymouth Prowler	с поднятой крышей	с опущенной крышей
Площадь миделя, м²	2,880	2,880
Коэффициент лобового сопротивления C_x	0,581	0,584
Сила лобового сопротивления, Н	1163	1168
Подъемная сила на передней оси $P_z f$, Н	484	481
Подъемная сила на задней оси $P_z r$, Н	693	634
Суммарная подъемная сила P_z, Н	1157	1115
Сила лобового сопротивления при боковом ветре, Н*	1165	–**
Подъемная сила при боковом ветре, Н*	1340	–**
Опрокидывающий момент M_y, Нм	-329	-221
Поворачивающий момент M_z, Нм*	507	–**
Момент крена M_x, Нм*	373	–**

* При обтекании автомобиля потоком воздуха под углом 15 градусов.

** Измерения не проводились.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ (данные производителя)

КУЗОВ	родстер
Конструкция	алюминиевая рама, кузов с алюминиевыми внешними панелями
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый, V-образный
Расположение	спереди, продольно
Система питания	распределенный впрыск
Число цилиндров	6
Число клапанов	24
Рабочий объем, куб. см	3518
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	96,0/81,0
Степень сжатия	10,0
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин	253/186/6400
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	346/3950
ПРИВОД	на задние колеса
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ	автоматическая, 4-ступенчатая
Передаточные числа	
I	2,84
II	1,57
III	1,00
IV	0,69
задний ход	2,21
главная передача	3,89
ШИНЫ	
Передние	225/45 R17
Задние	295/40 R20
ПОДВЕСКА	
Передняя	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах с толкающей штангой и стабилизатором
Задняя	независимая, многорычажная, со стабилизатором
ТОРМОЗА	
Передние	дисковые, вентилируемые, 282 мм
Задние	дисковые, венлилируемые, 330 мм
РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ	реечное, с гидроусилителем
Количество оборотов руля	3,0
ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм	
Длина/ширина/высота	4200/1945/1295
Колесная база	2880
Колея передняя/задняя	1580/1615
СНАРЯЖЕННАЯ МАССА, кг	1295
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ, км/ч	190
ВРЕМЯ РАЗГОНА 0–97 км/ч, с	6,0
ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНОГО БАКА, л	45
ТОПЛИВО	бензин АИ-91–АИ-95

Mini-мания

Пятый год Европа охвачена Mini-эпидемией. Новый штамм этого вируса, выведенный в секретных лабораториях BMW, может оказаться даже сильнее прежнего, поразившего Старый Свет в 60-х годах прошлого столетия. Иммунитетом к мини-мании не обладает никто — ей подвержены и богема, и инженеры. В том числе и тюнинговые...

ТЕКСТ **НИКИТА ГУДКОВ** ФОТО **ГРИГОРИЙ ГОЛЫШЕВ**



Ведь новый Mini — не только симпатичная игрушка, а еще и без всяких натяжек серьезный спортивный автомобиль. Большинству владельцев поначалу его возможности кажутся безграничными, особенно если речь идет о компрессорном Cooper S. Но рано или поздно границы познаются, а следом появляется желание их расширить. Вот тут-то маньяки-владельцы и вступают в контакт с маньяками-тюнингаторами.

Эталон в тюнинге Mini — придворное ателье John Cooper Works, разработки которого одобрены производителем и доступны у большинства дилеров. Плюсы несомненны — гарантированно качественный инжиниринг и сохранение заводской гарантии. Но платить за такой тюнинг приходится по полной, да и номенклатура доработок JCW ограничена. С продукцией этой фирмы мы уже знакомы: 210-сильный Mini Cooper S Works российской сборки на нашем тесте даже перевыполнил заявленные динамические характеристики, разогнавшись до 231,9 км/ч (см. Автоспорт № 8, 2004).

И вот перед нами альтернативный продукт — Mini Cooper S, подготовленный в московском Мини-Центре. Образованный «под крылом» СТК Билкон в содружестве с фирмой Carsoft, он предлагает целую программу доработок самого мощного Mini, состоящую из четырех ступеней.

Первая включает в себя только чип-тюнинг. На компрессорном моторе он не столь эффективен, как на турбонаддувном, поэтому прибавляет не более 10 л.с. Но и стоит перепрошивка штатного контроллера вроде бы недорого — всего 625 евро.

Вторая стадия подразумевает более серьезное вмешательство в конструкцию. К измененной программе двигателя добавляется и увеличение частоты вращения штатного компрессора путем замены его ролика. Заявленная мощность — 190 л.с. при цене 900 евро.

Следующий этап — установка оригинальной выхлопной системы (отечественного производства!) и интеркулера большего объема, понижающего температуру впускаемого воздуха на 10 градусов. Вкупе с предыдущими доработками это дает 210—220 сил — столько же, сколько фирменный комплект Works. Правда, в него, помнится, входила новая головка цилиндров и компрессор с уменьшенными потерями. Но зато российский «кит» в два раза дешевле — 3500 евро...

И наконец, четвертый, максимальный, вариант обещает поселить под капотом английского карапуза целых 250—260 «лоша-





дей»! Разместиться там они могут только после комплексной механической переделки двигателя. Сохраняя рабочий объем в 1600 «кубиков», он получает иную поршневую группу, распредвалы и доработанную головку цилиндров. За все про все — семь-восемь тысяч евро.

В принципе, и это не предел. Есть американские фирмы, которые предлагают форсировать мотор Mini и до 300 «лошадок». Но при такой мощности уже возникает вопрос: сможет ли ходовая часть обеспечить безопасное и сбалансированное поведение автомобиля?

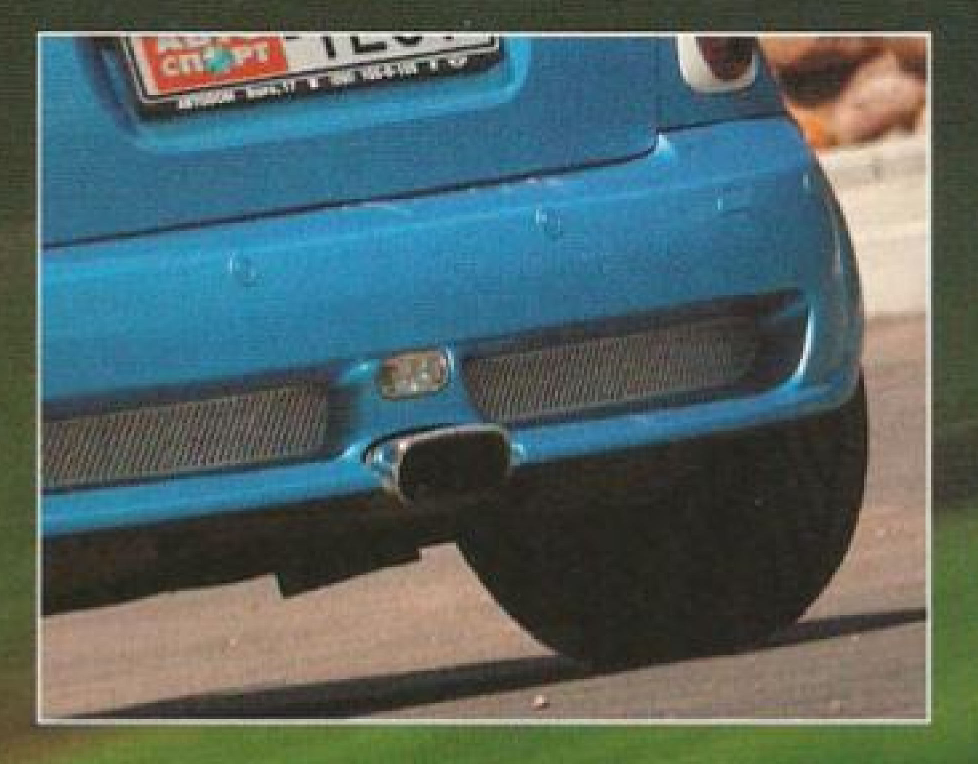
Вот 190 сил она выдерживает на «отлично». Мы едем на полигон за рулем Mini Cooper S, с мотором, доработанным по второму варианту Мини-Центра, — и испытываем сплошь приятные эмоции. Изначально эта машина — дорестайлинговая, то есть ее двигатель развивал 160 л.с., а не 170, как ныне выпускаемые. А прежде чем попасть в тюнинговый переплет, автомобиль прошел более 30000 км.

Не сказать, чтобы тюнинг заметно изменил ровный характер тяги куперовского мотора, но динамики, по ощущениям, прибавилось. Отзывчивость акселератора осталась









прежней, но передвинутый на 7300 оборотов ограничитель позволяет дольше не переключать передачи — мотор хорошо тянет до самой отсечки. Кстати, это позволяет развивать максимальные 217,9 или 217 км/ч на пятой, а не на шестой передаче.

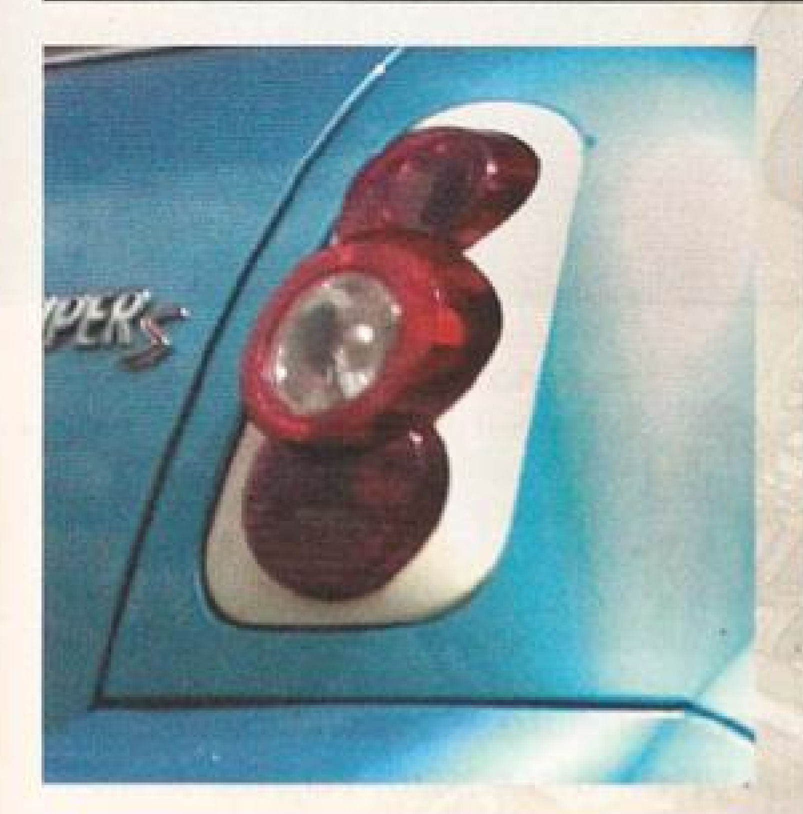
По данным наших замеров, время разгона до сотни уменьшилось на 0,4 секунды. Казалось бы, совсем немного, но вспомним: Mini Cooper S Works достиг 100 км/ч лишь за 7,19 с. Куда заметнее улучшилась эластичность, особенно на низких и средних оборотах. А вот «максималка» у нашего сегодняшнего героя осталась прежней, и это, скорее всего, следует вменить в вину элегантному аэродинамическому обвесу Works. Не известно также, какое влияние на потоки воздуха оказала мощная защита картера, изготовленная из 6-миллиметрового алюминиевого листа российскими специалистами.



Не будем слишком строги: Мини-Центр только начинает свою работу, и первый результат можно признать положительным. Даже немотря на то, что достигнут он был только со второго раза — после повторной корректировки программы впрыска ее разработчиками, специалистами фирмы Carsoft. Кстати, для моторов Mini Cooper и Mini One они также предлагают чип-тюнинг. За 400 евро владелец может рассчитывать на 123 и 115 л.с. соответственно.

Надеемся, пройдет еще немного времени, и мы познакомимся с 250-сильным Mini, на котором Мини-Центр продемонстрирует все свои возможности. Ведь в перечень услуг московской фирмы помимо форсировки мотора входит тюнинг подвески, тормозов, установка блокировки дифференциала и многое другое. А еще бывшие и действующие раллисты, составляющие костяк Мини-Центра, одержимы идеей со временем стартовать на нем в российском ралли. Выходит, Mini-мании подвержены даже профессионалы...

На картодроме Маяк форсированный Mini чувствовал себя как дома. Длинные первая и вторая передачи, а также жесткая подвеска и нейтральная поворачиваемость пришлись как нельзя кстати





При форсировке менее чем до 200 лошадиных сил штатный интеркулер можно не трогать

Аэрообвес Works скромен, но заметен

РЕЗУЛЬТАТЫ ИЗМЕРЕНИЙ

АВТОМОБИЛЬ	Mini Cooper S	
	стандарт*	Мини-Центр
Макс. скорость, км/ч	217,4	217,9
Время разгона, с		
0–50 км/ч	2,77	2,77
0–100 км/ч	7,78	7,39
0–150 км/ч	16,48	15,96
0–200 км/ч	39,19	38,87
на пути 400 м	15,63	15,47
на пути 1000 м	28,49	28,27
60–100 км/ч (III)	5,55	5,22
60–100 км/ч (IV)	7,27	6,30
60–100 км/ч (V)	9,89	8,73
60–100 км/ч (VI)	14,10	11,95
80–120 км/ч (III)	5,73	5,06
80–120 км/ч (IV)	7,43	6,11
80–120 км/ч (V)	9,61	7,73
80–120 км/ч (VI)	14,41	12,50
Выбег, м		
с 50 км/ч	730	687
130–80 км/ч	1036	981
160–80 км/ч	1465	1488
Тормозной путь		
со скор. 100 км/ч, м	37,9	36,5
замедление, м/с²	10,2	10,6
со скор. 150 км/ч, м	83,0	88,3
замедление, м/с²	10,4	9,7

*Дорестайлинговый.

ПЕРЕЧЕНЬ ДОРАБОТОК

ДВИГАТЕЛЬ	900
Ролик компрессора	
Перепрограммирование контроллера	
КУЗОВ	
Обвес Works	3000
Аэрография	5000
Защита картера	
Мини-центр	300
Задние фонари MHW	200
ДРУГОЕ	
Шины Yokohama Parada Spec-2 205/45 ZR17	800
ИТОГО Стоимость в евро	10200



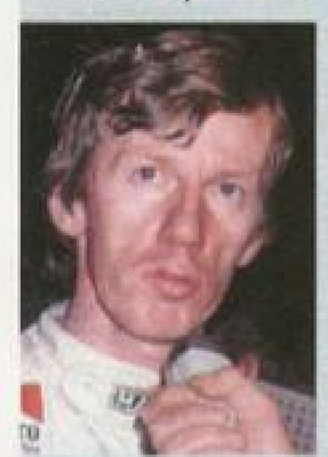
Ролик компрессора и перепрограммированный контроллер двигателя — вторая ступень тюнинга от Мини-Центра

На максимуме

СЛОВО ПРОФИ

ВАЛЬТЕР РЕРЛЬ
двукратный чемпион мира по ралли

«В 1980 году я участвовал в двух чемпионатах мира одновременно — в ралли и в гонках на выносливость, в паре с Рикардо Патрезе. Опыт кольцевой езды очень пригодился в ралли: я стал ездить чище, научился ловить оптимальное сцепление шин, начал стараться вести машину «на тяге», то есть меньше буксовать на разгонах. Сначала было нелегко сохранять самоконтроль и дисциплину, ведь ездить боком в поворотах намного приятнее и безопаснее. Но значительно медленнее!»



Каков физический смысл движения в повороте на пределе возможного, и как подобраться к нему возможно ближе? Сегодняшний урок Михаила Горбачева посвящен поиску максимального сцепления шин с дорогой.

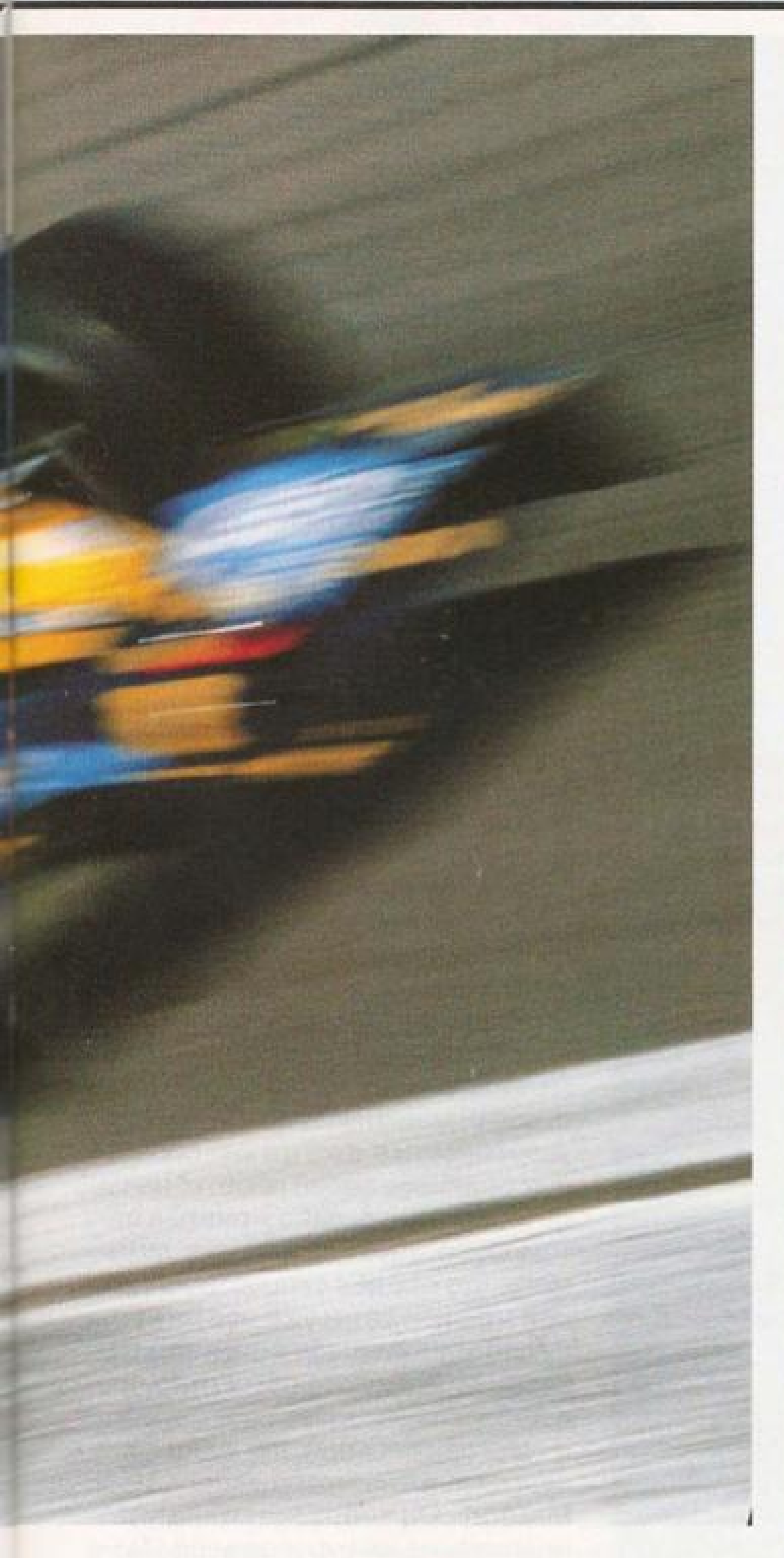
Равнение на середину

Вести машину в повороте на пределе означает двигаться с такой скоростью, при которой шины максимально хорошо держат покрытие, а точнее — двигаться с таким углом увода шин, который соответствует наивысшему сцеплению. На графике 1 показано, как с ростом скорости сцепление сначала возрастает, а затем начинает снижаться из-за чрезмерного увода или даже скольжения. Оптимальной фазой будет небольшой участок между двумя точками, помеченными как А и Б.

Но важно понимать, что эти две точки не равноценны. Например, два гонщика на одном и том же автомобиле показывают равное время прохождения круга и одинаковую скорость на отдельных участках, притом оба управляют в оптимальном режиме сцепления шин (линия С на графике). Разница лишь в том, что гонщик А ведет машину с углом увода шин 7 градусов, а гонщик Б — 9 градусов. Если первый допустит небольшую ошибку, он сможет легко ее исправить — запас по сцеплению есть. Но даже маленькая ошибка гонщика Б может закончиться разворотом, так как шины его автомобиля постоянно находятся на грани сцепления. К тому же они несколько больше скользят, отчего сильнее нагреваются и интенсивнее изнашиваются. Вновь приходится повторять, что глубокие скольжения, хоть и смотрятся эффектно, не являются самым быстрым способом прохождения поворотов — во всяком случае, на асфальте.

Как же выйти на оптимальный режим сцепления шин? Начинающие автогонщики обычно едут с минимальными скольжениями или вовсе без них, просто как по рельсам. Затем, с опытом, приходит адаптация к высокой скорости, к сильным боковым перегрузкам и уверенный контроль над машиной даже в глубоких скольжениях. Важно не зацикливаться на этой фазе, не переходить к неоправданному риску, стараясь входить в любой поворот как можно быстрее.

Необходимо точнее чувствовать фазы скольжения, выбирая оптимальный угол увода шин. Иными словами, балансировать на самом пике сцепления, в точке перелома (график 1). Полезно научиться для себя разбивать повороты на сектора, чтобы точно определить, где находятся оптимальные фазы скольжения для каждой части движения по дуге. Затем для





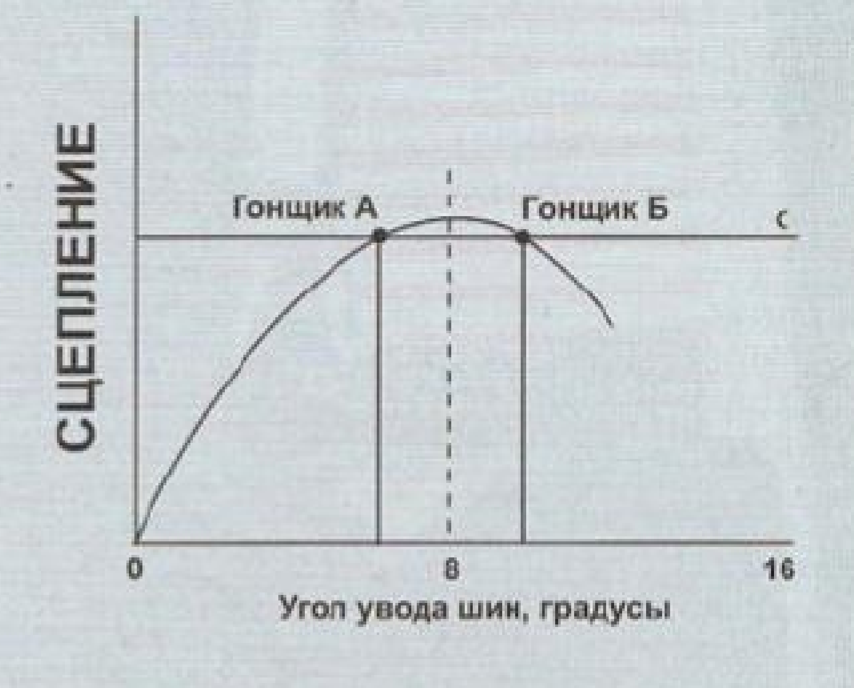


График 1

По мере роста угла увода шины (угла между ее вертикальной плоскостью и направлением движения) сцепление с дорогой сначала растет, а затем, после начала скольжения, падает



каждого сектора нужно определить, какой угол увода шины удается выдерживать: расположенный в точке А или Б. Стремитесь как можно чаще попадать посередине, то есть на максимум сцепления, находящийся между ними. И не переходить ту грань (точка Б), за которой начинается чрезмерное скольжение.

Самый важный круг

Но как нащупать грань избыточного скольжения?

Вспомним известную истину: «Лучше войти в поворот медленнее, чтобы быстрее из него выйти». Новичкам это правило всегда идет на пользу, но опытным гонщикам порой может навредить. Осознав, что скорость входа недостаточна, спортсмен старается прибавить газ как можно раньше и делает это слишком агрессивно. Машина начинает скользить, и пилоту кажется, что он идет на пределе — пройти этот поворот быстрее невозможно.

На самом деле все обстоит иначе. Представим себе девяностоградусный поворот, который теоретически можно пройти на скорости 80 км/ч. У одного пилота скорость на входе будет, скажем, 76 км/ч. Попытка как можно раньше добрать недостающий ход прибавлением газа приведет к тому, что шины раньше достигнут границы сцепления и начнут скользить. Это всегда сопровождается снижением скорости, значит, оптимальные 80 км/ч так и не будет достигнуты.

Другой гонщик посчитает, что войти в данный поворот на восьмидесяти вообще невозможно! По-своему он будет прав — его собственная техника пилотирования действительно этого не позволяет. Например, лишнее движение рулем в первой фазе, или ошибочный выбор точки входа, или чрезмерный снос на входе и занос на выходе.

Разберем движение в повороте более подробно. Для этого изобразим силы, действующие на автомобиль в горизонтальной плоскости при помощи графического «круга сцепления» (график 2). Предположим, что во всех направлениях шина имеет одинаковый коэффициент сцепления, позволяющий развивать ускорение 1g. В идеальном случае, если использовать сцепление полностью, график примет форму окружности.

Задача пилота состоит в том, чтобы пронести ускорение 1g неизменным из торможения в движение по дуге, а потом в разгон, использовав таким образом все возможности шин, — то есть удержать линию графика как можно ближе к идеальной окружности. Эффективному переходу от первой фазы ко второй способствует прием «трейл брейкинг», когда педаль тормоза плавно отпускается уже после начала поворота руля. А в начале разгона надо избегать раннего нажатия на педаль газа. Оно, вероятнее всего, вызовет чрезмерное скольжение шин, и оптимального значения бокового ускорения в повороте достичь так и не удастся.

Большинство гонщиков пытаются затормозить перед девяностоградусным виражом как можно позднее. Но так пилот ставит себя в ситуацию, когда у него не хватает времени точно поймать оптимальную скорость на входе в поворот. Вдобавок на позднем торможении сложнее сбалансировать машину.

Вспомним, что гоночная шина развивает максимальное сцепление при движении с углом увода около 8 градусов, когда она находится в самом начале скольжения. На какую фазу поворота приходится это скольжение? У неопытного пилота, как правило, на выход. А у «профи» оно начинается на входе или даже еще раньше, на торможении, которое производится аг-

СЛОВО ПРОФИ

РОМАН РУСИНОВ
чемпион LMES,
тест-пилот команды Jordan



«Если входить в поворот на два километра в час быстрее оптимальной скорости, то поначалу кажется, что так и надо: едешь вроде быстро, а с машиной удается найти общий язык. Но это субъективные ощущения — время прохождения круга говорит об обратном. Завышение скорости на входе в поворот, за которым следует длинная прямая, аукнется потерей до 10 км/ч в конце этой прямой — это очень много. Скорость входа должна точно соответствовать повороту, потому что главное — как можно раньше открыть газ».



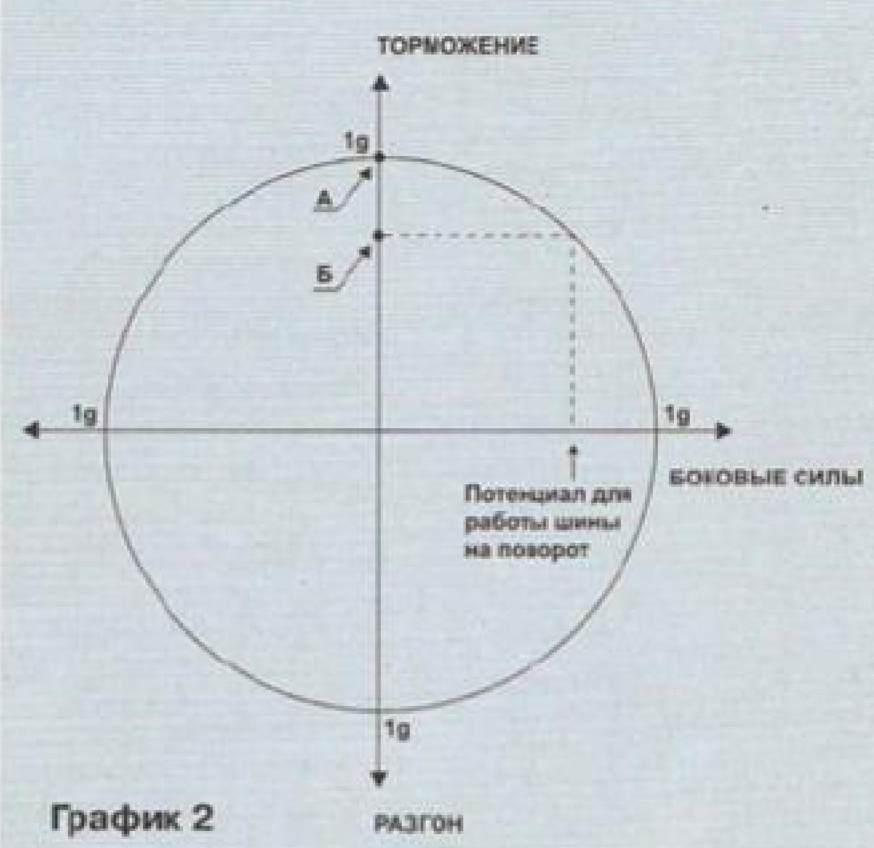


График 2

«Круг сцепления» графически демонстрирует работу шины в разных направлениях. Суммарно она никогда не реализует больше 1g. Поэтому, например, если в точке А несколько ослабить торможение, появится некоторый потенциал для работы шины на поворот

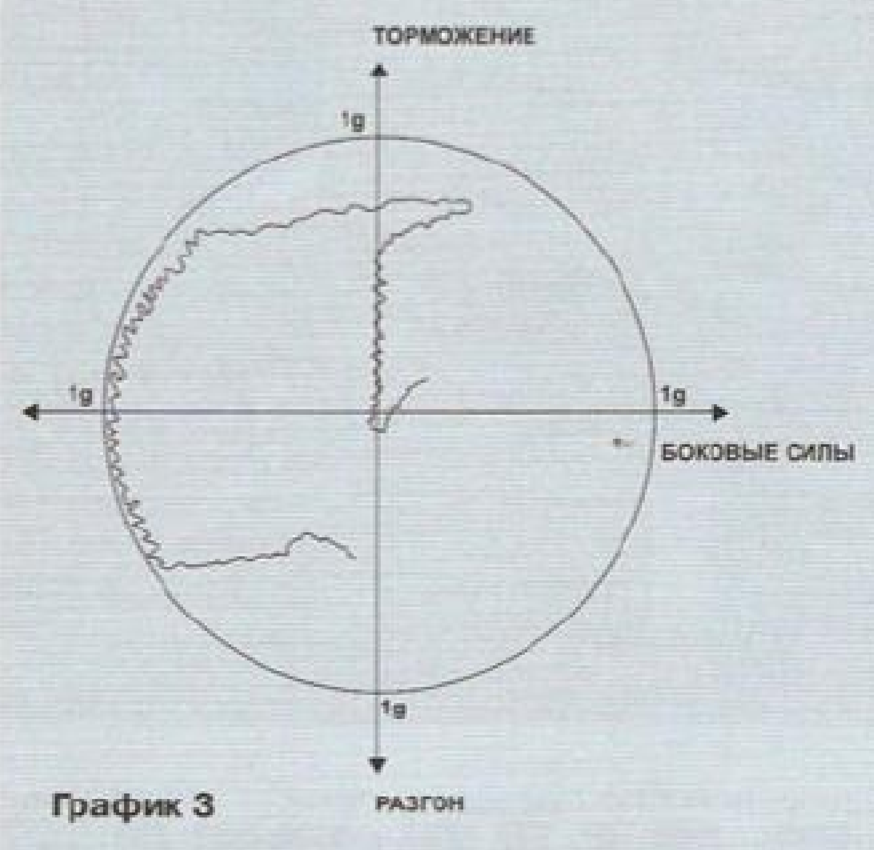


График 3

Реальный график сцепления при прохождении поворота Hairpin на трассе Себринг автомобилем Формулы Dodge

рессивно, на самой грани блокировки. Искусство гонщика заключается в том, чтобы до самого выхода из поворота шины находились именно в этом, граничном, состоянии.

Если в любой точке виража на доворот руля машина ответит уменьшением радиуса поворота — значит, еще есть запас. На следующем круге в этом повороте надо ехать быстрее. Если же изменить траекторию невозможно, а доворот руля вызывает снос или занос — значит, оптимальная грань где-то рядом.

Одному гонщику легко почувствовать предел сцепления шин, другому — нет. Как развить в себе способность так тонко ощущать автомобиль? Раньше остряки шутили, что нужно развивать чувствительность «пятой точки», так считал и мастер гоночных нюансов Ники Лауда. Но сегодня доказано: поведение автомобиля контролируется прежде всего зрением! Если пилот смотрит как можно дальше вперед, он способен раньше заметить начало заноса.

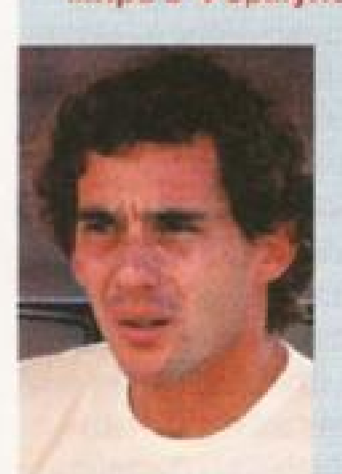
Часто гонщики сваливают огрехи своего пилотирования на настройки машины. А зря! Пока нет уверенности в отсутствии серьезных ошибок в своей работе, не надо спешить что-либо менять в автомобиле. Никогда не стоит думать, что предел скорости на данной машине вами уже достигнут, лучше убедить себя в том, что резервы еще имеются, и честно проверить это.

История помнит, как один гонщик грешил на мотор своего Maserati. Он попросил коллегу проехать на ней круг-другой. Тот с ходу показал отличное время, из чего следовало, что машина и мотор в полном порядке. На вопрос, как он это делает, мастер ответил так: «Надо всего лишь как можно меньше держать ногу на тормозе и как можно больше — на газе!» Это было на Гран При Бельгии 1953 года, а ответ принадлежал легендарному Хуану-Мануэлю Фанхио. Теперь мы знаем, сколько секретов и нюансов кроется за этой, казалось бы, шутливой, но абсолютно верной истиной.



СЛОВО ПРОФИ

АЙРТОН СЕННА
трехкратный чемпион мира в Формуле-1



«Рано или поздно на входе в поворот вы осознаете: вот оно, чего вы так боялись! Улет с трассы, все! На дороге удержаться невозможно. Но если вы все же каким-то чудом остались на асфальте, то знайте, что это и была та грань. Так теперь надо ездить всегда».





Пишите письма!
121170, Москва, а/я 21,
журнал «Автоспорт»
E-mail: mail@asport.ru
Факс (095) 234-45-07

А ля гер ком а ля гер…

8 мая 1945 года советская армия и союзники разгромили фашистские войска. Шестьдесят лет спустя, в 2005 году, на восьмой день мая пришлась еще одна победа. Но вернемся чуть назад…

6 марта 2005 года французские войска во главе с монархом-самодержцем Флавио Бриаторе вероломно вторглись на территорию Италии и Великобритании. В Австралии опытный полководец Джанкарло Физикелла решительным ударом положил начало доминированию «сине-желтой» расы.

20 марта 2005 года его успех развил молодой и талантливый командарм Фернандо Алонсо. Малайзия стала новой ареной демонстрации силы «сине-желтых». Этот день также ознаменовался открытием «второго фронта» – в войну вступили передовые японские части, дислоцированные на территории Германии.

3 апреля 2005 года под уверенным натиском Алонсо к ногам Бриаторе пал Бахрейн. Сопротивление оказала только Великобритания, но Кими Райкконену удалось лишь слегка потрепать передовые отряды французов и японцев.

24 апреля 2005 года британское сопротивление наконец-то собралось с силами, и «серебристые» чуть было не отстояли Сан-Марино. Но хладнокровного финского легионера подвело оружие. Осечка!

И наконец, 8 мая 2005 года, ему, великолепно начавшему боевые действия в субботу, на следующий день удалось-таки отбить Испанию! Враг разгромлен на своей территории! Неслыханная дерзость… Райкконен одержал уверенную победу и развеял миф о непобедимости «сине-голубых». Этот успех позволил «серебристым» вплотную приблизиться к самураям.

Но до войск коварного Флавио им еще далеко. Интереснейшая битва ожидается у стен карликового княжества Монако. Сражение будет происходить в сложных ландшафтных условиях, и победителем может стать кто угодно. На войне как на войне…

Дмитрий Скрябин, г. Серов

Mazda маст дай

Ну вы и учудили! При всем уважении и любви к вашему изданию, после статьи «Спорт по разнарядке» в майском номере осталось нехорошее ощущение. Чем обусловлен выбор автомобилей для этого сравнительного теста? Mazda вам приплачивает, что ли, чтобы ее «шестерку» сравнивали с BMW 320i, который в два раза дороже и во много раз лучше? Причем о Мазде6 все и написано в положительном ключе! Интерьер – а-ля Ferrari, внешность – спортивна. Не важно, что движок «мертвый» и «автомат» архаичный.

За что я люблю ваше издание? За беспристрастность и субъективизм. Да-да, за субъективизм! За то, что автор описывает свои ощущения и эмоции. Но когда начинается беспочвенная критика достойных автомобилей и восхваление посредственности, это уже ни в какие ворота не лезет.

Каков смысл статьи «Спорт по разнарядке», кроме как поднять имидж Мазды? Поможет ли кому-то статья в выборе авто? Не смешите, всем и так понятно, что сравнивать тут нечего.

Павел Шимолин, e-mail

АВТОСПОРТ: А у нас встречный вопрос: вы когда-нибудь ездили на той и другой машине? Сомневаемся, потому что тогда вы убедились бы, что Mazda6 2.0 не настолько хуже BMW 320i, насколько она дешевле, – неспроста западные журналисты с ходу дали «шестерке» ярлык «японского BMW». Эти автомобили по размерам и удельной мощности относятся к одному классу, а ценовая политика их продавцов – лишь повод для обсуждения и окончательного выбора покупателя. А по поводу заказных материалов мы повторяем: попробуйте, «закажите» у нас что-нибудь. Телефон редакции – на стр. 4.

Где твоя родина, сынок?

С интересом слежу за становлением команды Midland F1, которую часто называют «российской». Вот только российская ли она? Я считаю – нет!

Господин Алекс Шнайдер, похоже, одаренный бизнесмен. Организация команды Формулы-1 (пусть даже на основе старой) – дело рискованное и дорогое. Но если детище Шнайдера позиционировать как российскую команду, можно рассчитывать на интерес к ней большого числа российских болельщиков. А это значит, что есть шанс заполучить крупного русского спонсора или даже нескольких.

Уверен, с этими задачами команда справится и в марте 2006 года болид Midland F1 будет пестреть рекламой российских марок. Еще бы, такое большое количество потенциальных клиентов из России еще не охвачено услугами «рекламного отдела» Формулы-1. С приходом «российской» команды многие захотят разместить свои логотипы не только на болиде, но и на трассе, а это уже в интересах господина Экклстоуна, за что он наверняка будет весомо благодарен господину Шнайдеру.

Состав ключевых персонажей тоже какой-то не очень российский: Карлин, Коллес, Картикян, Монтейру… Тест-пилот Роман Русинов? Но нужен ли он команде на самом деле или его присутствие необходимо лишь для подтверждения принадлежности к России?

Хочу обратить внимание на еще одну деталь – местоположение новой команды. Сейчас Jordan базируется в Великобритании, а где будет база Midland F1? Наверняка там же, но уж точно не в России.

Сам Алекс Шнайдер уехал из СССР еще ребенком, а теперь живет в Канаде и наверняка стал ее гражданином. Сегодня он пытается убедить нас, что его команда – российская. Но футбольный клуб Челси российским не стал только потому, что его купил гражданин России. Так и Midland F1 не становится российской командой только потому, что ее канадский хозяин родился в Ленинграде. И вообще, говорит ли господин Алекс Шнайдер по-русски? Словом, предлагаю считать команду Midland F1 канадской, но нацеленной на плодотворное сотрудничество с российскими бизнесменами и рекламодателями – не более того.

Роман Белоусов, Саратов

Совок жив

Хорошо вам журналистам – пропуск на соревнования наверняка помогает решать многие проблемы. А вот мнение простого зрителя, которого друзья уговорили пропустить телетрансляцию Гран При Монако ради того, чтобы поехать на первый этап Формулы Русь: какой, мол, ты любитель автогонок, если смотришь Формулу по «ящику», когда она совсем рядом…

Но уже через час пребывания в Мячково я пожалел о том, что сделал выбор в пользу российских гонок. Первой неожиданностью стало то, что за билеты пришлось заплатить по 100 рублей. Которые с нас взяли за… А за что? За то, что нас практически под конвоем препроводили на единственную трибуну, откуда открывался паршивенький вид на короткую прямую перед последним поворотом и где мы простояли весь день, жарясь под солнцем? За то, что в этой резервации, куда загнали всех зрителей, была только одна точка общепита – с недожаренным шашлыком и теплым пивом?

Я, конечно, понимаю, что до организаторов Ф-1 нам в России далеко. Но мне хватило и одной гонки, чтобы отныне своими деньгами голосовать против российского кольца. Если уж берете «стольник», то извольте хотя бы организовать на трибуне козырек и рассказать охранникам, что хамство – не главный атрибут власти.

Петр Снегов, e-mail



Приз за самое интересное письмо – перчатки Sparco от группы компаний Active-Pro – достается Дмитрию Скрябину из Серова

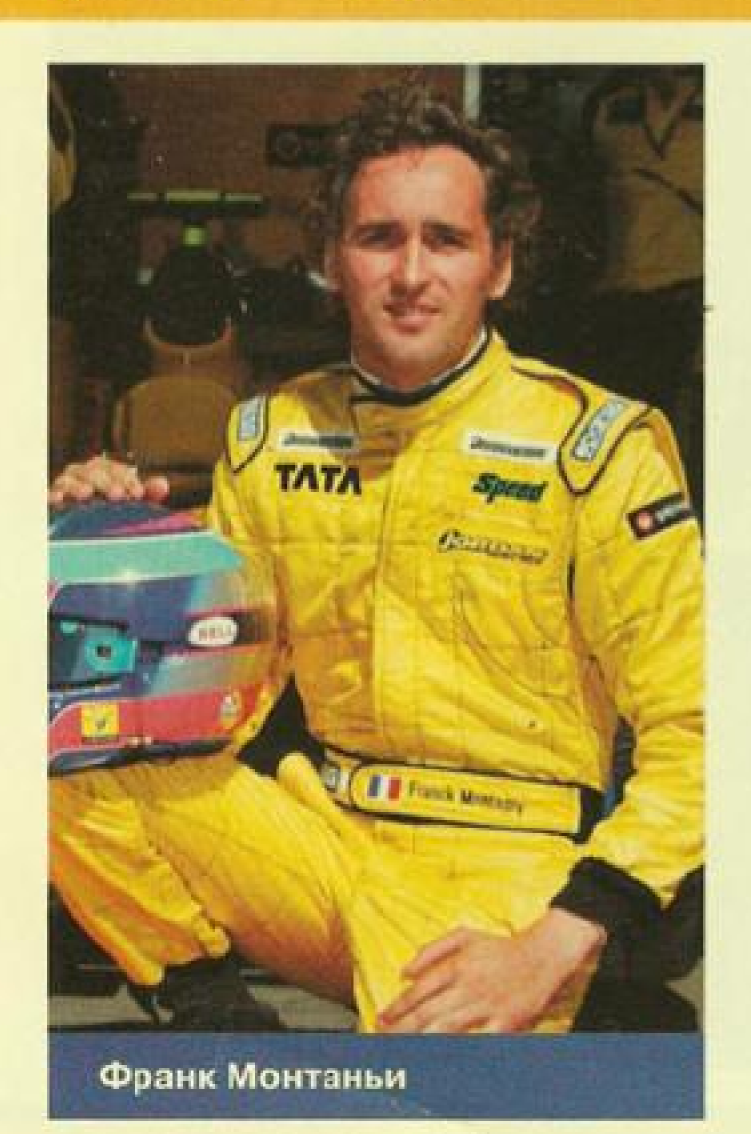
Звездные войны в бриллиантах

Самая гламурная гонка сезона — Гран При Монако — неизменно побуждает команды Формулы-1 и их спонсоров к необычным рекламным акциям. Год назад в Монте-Карло команда Jaguar украсила носы своих гоночных болидов бриллиантами знаменитой ювелирной компании Steinmetz. Правда, один из них таинственным образом исчез после того, как Кристиан Клин разбил свою машину в шпильке Loews... Спонсор извлек из этого происшествия урок: во время нынешнего Гран При Монако в украшениях от Steinmetz щеголяли уже гонщики МакЛарена Кими Райкконен и Хуан-Пабло Монтойя, причем бриллиантами были инкрустированы их шлемы.

Ювелиры не прогадали — Ледяной Финн добыл на улицах княжества победу. За что, кстати, удостоился специального приза от Steinmetz — переходящей премии из золота высшей пробы, украшенной 400 бриллиантами. На протяжении года приз хранится в апартаментах князя Монако, а гонщику на постоянное хранение отдается его уменьшенная копия. Обладателями приза Steinmetz уже были Хуан-Пабло Монтойя в 2003 году и Ярно Трулли в 2004-м. Обычно драгоценный приз вручается победителю гонки князем Монако на торжественном ужине после Гран При. Но в этом году в связи с трауром по скончавшемуся весной князю Ренье все светские мероприятия в Монте-Карло были отменены. Поэтому Райкконен получил свой приз от представителей компании Steinmetz.

Проходящий по соседству Каннский кинофестиваль наложил на Гран При Монако свой отпечаток. Команда Red Bull Racing с детским азартом рекламировала третий эпизод «Звездных войн». В паддоке и боксах RBR на весь уик-энд прописались персонажи космической эпопеи Джорджа Лукаса — от Чубаки до Дарта Вейдера, — а машины Дэвида Култхарда и Тонио Лиуцци бдительно охраняли имперские штурмовики в узнаваемых белых доспехах... Но темная сторона Силы впрок команде не пошла — работавшие на ней автомобили RBR (так, по крайней мере, гласили надписи Powered by the Dark Side на их боковых дефлекторах) до финиша в Монако не добрались...

Jordan не сосчитал до четырех


Франк Монтаньи

Руководители команды Jordan Grand Prix умудрились попасть впросак в ситуации, которая обещала выгодную сделку, — и все потому, что попросту забыли свериться с регламентом! «Желтые» договорились с боссом Renault Флавио Бриаторе о том, что тот одолжит им на несколько этапов своего опытного тест-пилота Франка Монтаньи. В активе французского гонщика два года работы в Renault и более 13000 тестовых километров. Понятное дело, что от Франка в роли пятничного тестера было бы больше толку, чем от новичка Роберта Доорнбоса. Поэтому на Нюрбургринге голландец был отправлен в запас, а Монтаньи занял место в третьем желтом болиде.

«Мы начали сезон с тремя дебютантами, что было правильно, пока мы только привыкали к окружению в Формуле-1, — довольно говорил управляющий директор Джордана Колин Коллес. — Но теперь, после шести гонок сезона, мы осознали, что нуждаемся в опытном пилоте, чтобы укрепить команду и помочь нашим молодым гонщикам».

Однако тесты Монтаньи на Нюрбургринге неожиданно обернулись конфузом, лишний раз подтвердившим неопытность команды. Во время заездов машину француза последовательно обули в шесть свежих комплектов покрышек, хотя по регламенту ей полагалось всего четыре. Наказание от FIA последовало немедленно — команде запретили использовать третью машину во время Гран При Канады. Руководству «желтых» оставалось только признать свой промах. «Это была непреднамеренная ошибка, мы не пытались получить преимущества над соперниками», — заверил всех г-н Коллес.

Для Джордана это не самый приятный вариант развития событий, тем более что их главный соперник — Minardi — заметно прогрессирует...

Но Монтаньи наверняка еще появится в боксах Джордана. Ходят упорные слухи, что с Гран При Франции Франк заменит Нараина Картикяна в кокпите боевой машины.

Ilmor прощается с Большими Призами

Эпоха двигателей Ilmor в Формуле-1 подходит к концу. В сентябре 2005 года фирма Mercedes-Ilmor в Бриксворте перейдет в полную собственность концерна DaimlerChrysler и станет называться Mercedes-Benz High Performance Engines Ltd.

Компания Ilmor Engineering, основанная в 1984 году Марио Иллиеном и Полом Морганом, начала поставлять свои моторы командам Больших Призов в 1991 году, а в 1997-м в сотрудничестве с Мерседесом одержала первую победу в Гран При — пилот МакЛарена Дэвид Култхард выиграл гонку в Мельбурне. На счету моторов Ilmor Mercedes два чемпионских титула, завоеванных Микой Хаккиненом в 1998 и 1999 годах.

В 2002 году, вскоре после гибели в авиакатастрофе Пола Моргана, DaimlerChrysler выкупил контрольный пакет акций Ilmor Engineering, а теперь готовится стать ее единоличным собственником и избавляется от ненужных активов.

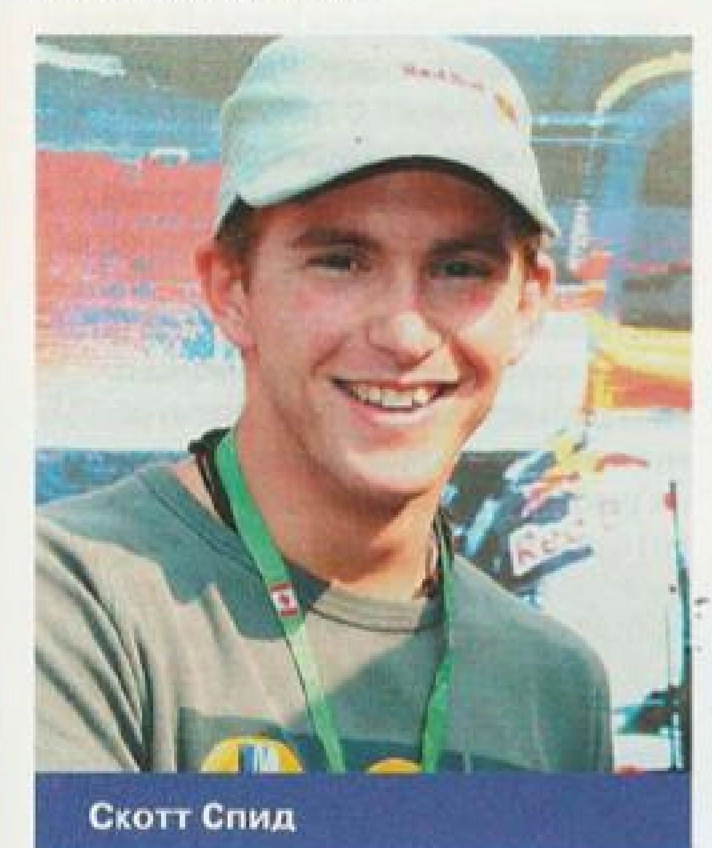


Марио Иллиен (справа) скоро перестанет появляться в боксах МакЛарена

«Раздел имущества» завершится этим летом. Mercedes-Ilmor Ltd. лишится подразделения по специальным проектам (Special Project Group) — оно перейдет в коллективную собственность Марио Иллиена, вдовы Пола Моргана Элизабет и американцев из команды Penske Racing. Им же будут проданы принадлежавшие концерну DaimlerChrysler 25% акций американского отделения компании Ilmor Engineering Inc., расположенного в Мичигане. Эти подразделения в основном занимались разработками двигателей для американских гоночных чемпионатов.

Партия, дай порулить!

Команды Формулы-1 не зря тратят деньги на программы поиска и поддержки молодых гоночных талантов — уже целая поросль успешных юниоров стоит на пороге Формулы-1. Во время «гастролей» Больших Призов в Северной Америке некоторые конюшни решили предоставить своим питомцам шанс отличиться.



Скотт Спид

В команде Red Bull Racing даже усадили на скамейку запасных Витантонио Лиуцци, чтобы доверить обязанности третьего пилота на Гран При Канады и США 21-летнему американцу Скотту Спиду. В 2002 году калифорниец стал победителем конкурса компании Red Bull на звание самого перспективного молодого гонщика США. «Скотт — без сомнения, наиболее многообещающий талант из Соединенных Штатов за последнее время, — считает босс RBR Кристиан Хорнер. — Его достижения на европейских трассах производят большое впечатление».

Действительно, в прошлом сезоне Скотт победил в немецкой и европейской сериях Формулы Renault. Сейчас Спид выступает в чемпионате GP2 за команду iSport International и уже трижды финишировал на подиуме. В команде Дитриха Матешица надеются, что в Монреале и Индианаполисе наличие в их рядах американца привлечет дополнительное внимание публики. Ведь гонщиков из США в Больших Призах не было с 1993 года, когда за McLaren не слишком удачно дебютировал Майкл Андретти...

Сам Скотт не скрывает своего восторга, но при этом старается не витать в облаках. «Мне выпал потрясающий шанс проявить себя. Пилотировать машину Ф-1 перед трибунами, заполненными соотечественниками! Правда, я не знаю, чего ожидать. Меня не смутит повышенный интерес прессы к моей персоне, но я никогда не выступал на трассах Монреаля и Индианаполиса. И все же постараюсь не поддаться волнению и хорошо сделать свою работу».

Команда Renault F1 на североамериканские этапы чемпионата заявила своим третьим пилотом лидера серии GP2 из конюшни Arden International, лауреата программы Renault по поддержке молодых талантов 23-летнего финна Хейкки Ковалайнена.



Хейкки Ковалайнен

Тут сажать на лавку никого не пришлось — штатный резервный гонщик французов Франк Монтаньи сам взял отпуск, чтобы принять участие в 24 часах Ле-Мана в составе команды Oreca-Audi. Впрочем, Ковалайнену американский вояж обещает значительно меньше радостей, чем Спиду. Его должность в Renault является номинальной — в этом году французская команда не имеет права выставлять третью машину в пятницу. Хейкки сядет за руль гоночного болида только в том случае, если Фернандо Алонсо или Джанкарло Физикелла заболеют или получат травму.

СТЕНОГРАММА

FIA собирается ввести более жесткие санкции против использования гибких антикрыльев, которые способны выгибаться на прямых, снижая прижимную силу и увеличивая скорость машины. Федерация уже ввела специальный тест на «прогибаемость» задних антикрыльев, однако с начала сезона не утихают слухи, что инженеры некоторых команд сумели создать аналогичные гибкие передние крылья. «Нам придется пристально изучить все последние разработки команд и, возможно, внести поправки в регламент», — заявил технический делегат FIA Джо Бауэр.

В 2006 году сразу две команды могут перейти с шин Michelin на Bridgestone. Сейчас на японской резине выступают лишь три команды из десяти — Ferrari, Jordan и Minardi. Практически решен вопрос о переходе на Bridgestone команды Red Bull Racing, которая в сезоне-2006 будет соревноваться на моторах Ferrari. Вторым кандидатом на переход в стан Bridgestone считалась Toyota F1. Однако накануне Нюрбургринга в Тойоте окончательно решили продолжать сотрудничество с Мишленом, тем более что у них теперь работает бывший главный инженер формульной программы Michelin Паскаль Васселон. Зато прощупывать почву для смены поставщика шин начал Williams...

Берни Экклстоун опроверг слухи о том, что Турция не успевает достроить в срок гоночную трассу для Формулы-1: «Мы проверили, что уже сделано, и очень довольны, поскольку все работы идут строго по графику. Не должно возникнуть никаких проблем». В середине августа на новом автодроме под Стамбулом планируется провести первый Гран При Турции в истории Больших Призов. Трасса спроектирована Германом Тильке, на ее строительство ушло около 70 млн долларов.

На Гран При Франции во время пятничных свободных заездов вместо тест-пилота Рикардо Зонты за рулем третьей машины Toyota будет работать запасной гонщик команды, 38-летний француз Оливье Панис.

Пилот команды Red Bull Racing Кристиан Клин будет выполнять обязанности призового гонщика на четырех следующих Гран При чемпионата — в Канаде, США, Франции и Великобритании. Не исключено, что 22-летний австриец сохранит за собой место партнера Дэвида Култхарда и на этапах в Германии и Венгрии.



Технический директор RBR Гюнтер Штайнер (слева) и спортивный директор команды Кристиан Хорнер прислушиваются к мнению Дэвида Култхарда

Култхард готов хранить верность

Дэвид Култхард рассчитывает, что его успешные выступления за команду Red Bull Racing позволят ему остаться в ее составе как минимум еще на сезон. Нынешнее соглашение шотландца с конюшней Дитриха Матешица было заключено сроком на один год и истекает в конце сезона-2005, но сейчас Дэвид ведет активные переговоры о продлении своего контракта на 2006 год.

Спортивный директор Red Bull Racing Кристиан Хорнер подтвердил на Нюрбургринге, что команда заинтересована в продолжении отношений с опытным шотландским гонщиком. «Пока все складывается так, что мы не видим смысла в переменах. Дэвид превосходно делает свою работу. Он принес в команду стабильность и огромный опыт».

«Я очень рассчитываю остаться в команде, — говорит сам Култхард. — С начала нашего сотрудничества с Red Bull Racing прошло пять месяцев, и еще пять месяцев остается до истечения действующего контракта. Пока у меня достаточно таланта, желания и способности гоняться, чтобы продолжать выступления. И я готов хранить верность своей команде до тех пор, пока она будет во мне заинтересована».

Фактор риска

Авария Кими Райкконена на Нюрбургринге, причиной которой стала поврежденная покрышка, вызвала в кулуарах Формулы-1 оживленную дискуссию. Напомним, команда и гонщик пошли на риск, решив не заезжать в боксы, и в результате от вибрации на машине Кими не выдержала передняя подвеска.

Звучат голоса, что действующий ныне запрет на смену резины (за исключением случаев очевидного повреждения) провоцирует гонщиков и их команды на авантюрные решения — в пылу борьбы за победу они готовы идти на любой риск. Сам Райкконен заявил, что дело в недостаточно четкой формулировке правил. «Мы не знаем, насколько сильно должна быть повреждена покрышка, чтобы нам позволили поменять ее безнаказанно. Ведь могло случиться и так, что мы все же поменяли бы ту покрышку, а судьи, сочтя ее повреждение неопасным, нас бы потом наказали! Поэтому мы и рискнули не останавливаться»...

Президент FIA Макс Мосли счел своим долгом вмешаться в спор. Попросив шинные компании Michelin и Bridgestone обратить особое внимание на повышение надежности своей продукции, президент обратился с открытым воззванием к командам Формулы-1. Он подчеркнул, что не собирается критиковать команду McLaren за ее решение, однако публично напомнил боссам конюшен, что они несут ответственность за безопасность как своих гонщиков, так и зрителей на трибунах.

«Правила Формулы-1 оставляют на усмотрение команды решение о том, будет ли поврежденная машина продолжать гонку, заедет ли в боксы или сойдет с дистанции, — заявил Мосли. — Директор гонки, конечно, может вывесить черный флаг, но он воспользуется этой возможностью только в крайнем случае. Сама команда способна куда лучше оценить риск, чем люди с контрольной вышки! Вы должны помнить, что механическая поломка на высокой скорости может поставить под угрозу и безопасность зрителей. Если вы хоть сколько-нибудь сомневаетесь в вашей машине, зазывайте ее в боксы. Если сомнения остаются и после проверки, то вы должны снять ее с дистанции».

Остудит ли это предупреждение горячие головы гонщиков и их боссов, готовых рисковать до последнего? Сомнительно. Говорят, что после Нюрбургринга в FIA даже обсуждали возможность включить «оквадраченную» шину в официальный список причин, позволяющих менять покрышки без штрафа. Однако идея общей поддержки не получила — из-за опасений, что гонщики начнут намеренно «квадратить» покрышки, чтобы получить право на смену резины...

Максу Мосли есть, что сказать шефам команды McLaren Mercedes Рону Деннису (слева) и Норберту Хаугу

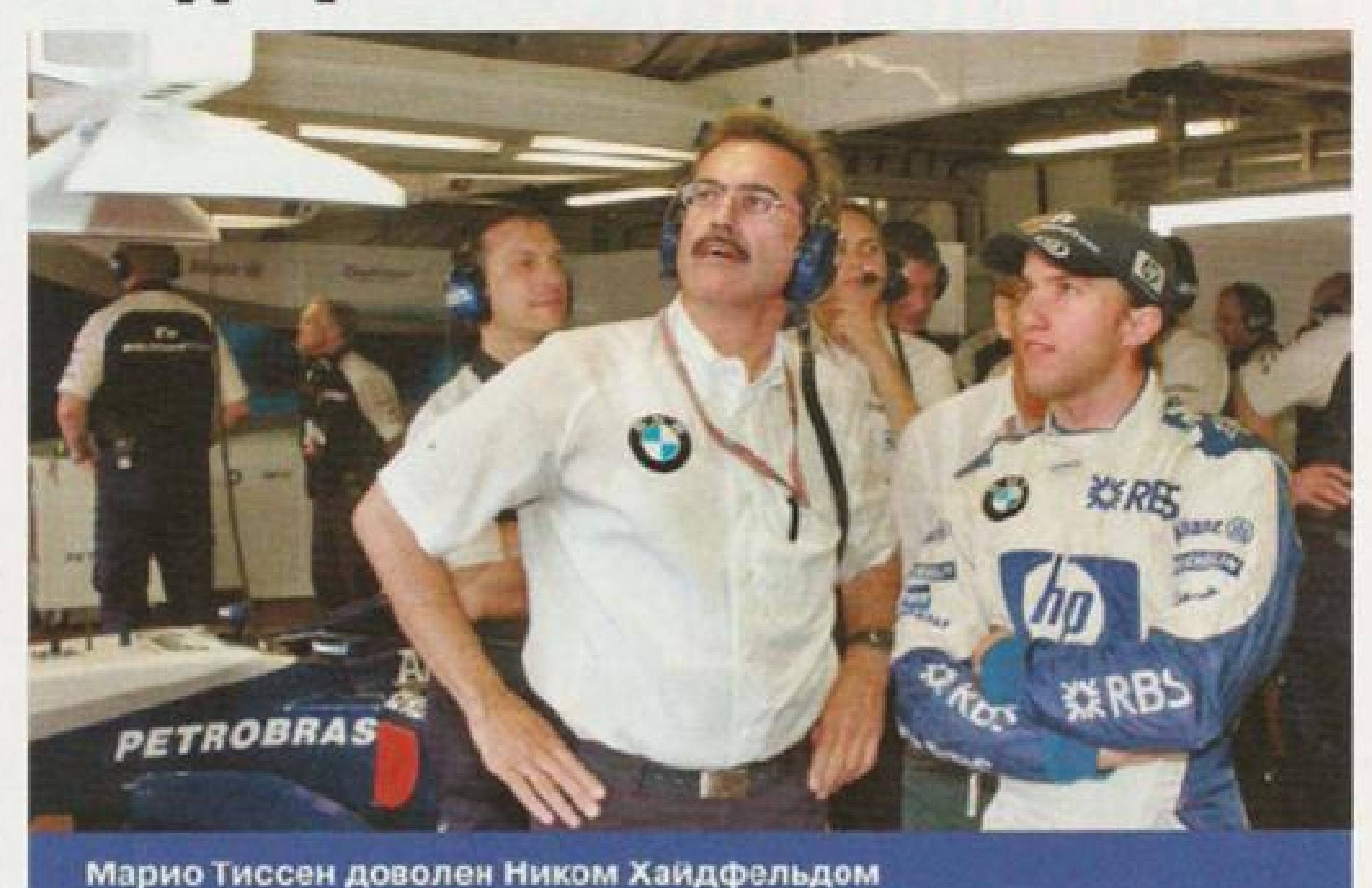
Рейтинг Хайдфельда растет

Прошли те времена, когда Ник Хайдфельд, несмотря на очевидный талант и скорость, был на грани вылета из Формулы-1 и отчаянно цеплялся за место в агонизирующей команде Jordan. Этой зимой Быстрый Ник получил место второго пилота в богатой конюшне BMW WilliamsF1 (после того как сорвался ее контракт на 2005 год с Дженсоном Баттоном), и пока что Хайдфельд ни разу не дал своим новым работодателям повода об этом пожалеть. Немец выступает увереннее Марка Уэббера и уже трижды финишировал на подиуме.

Технический директор команды Сэм Майкл отдает должное знаниям, стабильности и хладнокровию Хайдфельда. «На трассе он держится с невозмутимостью робота! — удивляется Майкл. — Никаких эмоций, даже в экстремальных ситуациях. Он просто сокровище для гоночного инженера. Абсолютная точность и никаких ошибок — мы всегда можем полагаться на исходящую от него информацию».

Шеф BMW Motorsport Марио Тиссен, который, по слухам, лично настоял на том, чтобы Фрэнк Уильямс отдал предпочтение Хайдфельду, а не тест-пилоту команды Антонио Пиццонье, тоже не устает нахваливать Ника. «Он быстр, собран и не отвлекается на чепуху. Без сомнения, этот парень стоит каждого потраченного на него доллара! На Нюрбургринге Ник вновь провел безупречную гонку. Он сам выбрал стратегию с тремя пит-стопами, и она оказалась верной. Хайдфельд сумел достичь оптимального результата, и команда благодаря ему заработала очередной важный подиум».

Однако взлет Хайдфельда может принести Уильямсу новую головную боль в конце года. В отличие от Марка Уэббера с его многолетним контрактом, у Ника лишь годичное соглашение с командой. А по окончании сезона-2005 почти наверняка освободится от контракта с командой BAR Дженсон Баттон. Захочет ли сэр Фрэнк Уильямс ради него расстаться с быстрым и стабильным немцем, которого к тому же поддерживает BMW? Похоже, Уильямсу вновь предстоит непростой выбор...



Марио Тиссен доволен Ником Хайдфельдом

BMW интригует

В июне компания BMW должна определиться со своими дальнейшими планами в Формуле-1. Руководство немецкого концерна не скрывает своего недовольства результатами выступлений команды Williams — на настроение боссов BMW не повлияли даже две успешные гонки в Монако и на Нюрбургринге. Внутри концерна существует мнение, что пора заканчивать сотрудничество с Уильямсом и покупать собственную конюшню. По слухам, за это особенно настойчиво ратует директор BMW Motorsport Марио Тиссен. Кандидат на покупку один — Sauber.

Сэр Фрэнк Уильямс весьма озабочен перспективой оказаться в роли второстепенного клиента BMW, а то и вовсе без немецких моторов. Все шесть лет он воздерживался от открытой критики в адрес BMW, однако сейчас выступил с весьма резкими комментариями. «В прошлом наше сотрудничество с мотористами из компаний Renault и Honda было более успешным и отличалось более высоким уровнем взаимопонимания, чем с BMW, — заявил сэр Фрэнк. — И никто из них не пытался постоянно обвинять нас во всех неудачах. Ведь мы же не поднимаем вопрос о том, почему в 2000 году моторы BMW ломались примерно 150 раз!» Говорят, что сэр Фрэнк уже начал подыскивать для своей команды альтернативного поставщика двигателей. Среди кандидатов — японские Honda и Toyota, причем ходят слухи, что клиентские моторы последней могут поставляться под маркой Lexus.

Петер Заубер пока что отрицает возможность продажи своей команды концерну BMW, утверждая, что переговоры идут лишь о поставках клиентских моторов на 2006 год. Причем герр Петер уверяет, что даже в этом вопросе согласие между ним и BMW еще не достигнуто. «Я был бы рад объявить, что мы уже вплотную приблизились к моменту, когда стороны, к обоюдной выгоде, ставят свои подписи под договором. Но, к сожалению, до этого еще далеко».

Заубер также пояснил, что отказаться от моторов Ferrari (используемых швейцарской командой под «псевдонимом» Petronas) его заставила их цена. «Мы могли бы без проблем остаться с Ferrari, но стало ясно, что на нас хотят крупно заработать».



В 2006 году команда Sauber останется без моторов Petronas. Придет ли им на смену BMW?

СТЕНОГРАММА

■ Команда Ferrari предложила своему лидеру Михаэлю Шумахеру продлить его гоночный контракт до конца сезона-2007. Технический директор Скудерии Росс Браун подтвердил, что контракт 36-летнего Шумми с Ferrari практически бессрочен: «Михаэль сам решит, когда ему заканчивать карьеру», — сказал Браун. Ну а Красный Барон уверяет, что ему еще не надоело гоняться. «Даже и не думаю о пенсии! Я всегда говорил, что уйду, как только почувствую, что не успеваю за молодыми. Но пока я вполне способен с ними бороться, а причина наших неудач — в технике. Честно говоря, благодаря этим дуэлям, мне сейчас гораздо интереснее участвовать в гонках!»

■ В Формуле-1 и ее окрестностях продолжается бэби-бум. Вслед за Хуаном-Пабло Монтойей, Ярно Трулли, Микой Хаккиненом и Алланом МакНишем отцом готовится стать и Ник Хайдфельд. Его давняя подруга Патрисия в июле этого года должна родить их первого ребенка. Пара не стала узнавать, кого ждать — мальчика или девочку. 28-летний гонщик Уильямса уверяет, что он очень хочет стать отцом и полностью готов к этому изменению в своей жизни.

■ Тест пилот команды BAR Honda Энтони Дэвидсон отверг предложение ведущей команды серии ChampCar — Newman-Haas — выступать за нее в этом году. Дэвидсону предложили заменить Бруно Жункуэйру, сломавшего позвоночник на Инди-500, однако англичанин предпочел сохранить свою работу в Формуле-1. По слухам, Honda гарантировала Дэвидсону, что в случае ухода из команды Дженсона Баттона (что весьма вероятно) Энтони в 2006 году станет ее призовым пилотом. По условиям контракта BAR Honda может сохранить Баттона в своих рядах, только если англичанин наберет 75% от очкового счета лидера чемпионата мира после Гран При Турции.

■ В 2006 году британский пилот Адам Кэрролл, участвующий в программе BAR по поддержке молодых гонщиков, может стать официальным тест-пилотом этой команды — в случае, если ее нынешний тестер Энтони Дэвидсон займет место Дженсона Баттона в призовом болиде. 22-летний Кэрролл родом из Ольстера. В прошлом году Адам стал вицечемпионом престижной британской Формулы-3, а сейчас выступает в серии GP2 за команду Super Nova и пока идет в чемпионате на третьем месте.

МАТЕРИАЛЫ ПОДГОТОВИЛА **КАТЕРИНА ОСЛИННИКОВА**

СТЕНОГРАММА



После появления на трассах первых машин Super 2000 (южноафриканских Toyota RunX и Volkswagen Polo) интерес к новой категории раллийных автомобилей проявили другие производители. По некоторым сведениям, в ближайшее время к работе над собственными Super 2000 приступят как минимум три компании — Mitsubishi (скорее всего, с Лансером, который не Evolution), Fiat (Stilo) и Renault (Megane или новое поколение Clio).

По словам Жан-Пьера Николя, Peugeot в скором времени может представить свой Super 2000 — ожидается, что работы над автомобилем начнутся уже летом, а его дебют состоится в 2007 году. Однако спортивный директор Peugeot Sport так и не уточнил, на базе какого автомобиля будет создан Super 2000. Возможно, это будет хэтчбек Peugeot 307 или новый Peugeot 207.

Финн Юсси Вялимяки, выступающий на Mitsubishi Lancer Evo VIII, упрочил свои позиции в зачете Азиатско-Тихоокеанского чемпионата, одержав победу в ралли Новая Каледония. В отличие от предыдущей гонки, где финн был объявлен победителем после дисквалификации Тоши Араи, этот успех пришел к Юсси в честной борьбе с Кацухико Тагучи. Японец лидировал после первого дня, но потом повредил радиатор и сошел из-за перегрева двигателя. Теперь Вялимяки лидирует в чемпионате с 31 очком, а его главный соперник, новозеландец Джефф Аргайл, отстает на 11 очков.

Ренато Травалья (чемпион Европы 2002 года и лидер нынешнего европейского первенства) заявил, что намерен побороться за второй титул. После победы Ренато в ралли Mille Miglia спонсоры подтвердили, что готовы профинансировать более обширную программу выступлений, а не ограничиваться участием в чемпионате Италии. Многое зависит от того, как итальянец выступит на Rajd Polski — если по итогам польского ралли Ренато удастся сохранить лидерство в чемпионате, он, вероятно, продолжит свое европейское турне.

Лоэб готов стать «частником»


В следующем году команда Kronos OMV получит заводскую поддержку

Себастьен Лоэб становится ключевой фигурой на трансферном рынке WRC — скорее всего, состав большинства команд на 2006 год окончательно определится лишь после того, как эльзасец сделает свой выбор. Уже не раз возникали разговоры о переходе Себастьена в Subaru или Mitsubishi. Однако француз не исключает варианта, при котором он продолжит выступления на автомобиле Citroen Xsara WRC в составе одной из сильных частных команд. Например, в Kronos OMV World Rally Team. Ничего фантастического в этой идее нет, поскольку при негласной поддержке Citroen Sport и дополнительных финансовых вливаниях со стороны австрийского нефтяного гиганта OMV дуэт Лоэба и Манфреда Штоля вполне мог бы соперничать с заводскими командами. Впрочем, на такой шаг Себастьен готов пойти только при одном условии — если Citroen вернется в чемпионат мира уже в 2007 году!

Дювалю дадут шанс?

Не прекращаются разговоры о грядущем увольнении Франсуа Дюваля (на фото) из команды Citroen Sport. Но о дальнейшей судьбе бельгийца и его возможных преемниках известно пока мало.

Первой шум подняла норвежская пресса — в ней сообщалось, что директор Citroen Sport Ги Фрекелен, якобы, предложил место в своей команде Хеннингу Сольбергу. Однако норвежец в этом году уже «засветился» успешными выступлениями в составе BP Ford World Rally Team и пока что не проявляет желания покидать эту конюшню, в которой успел обжиться.

Окончательно сбивает с толку сообщение бельгийских СМИ о том, что в середине июня Дюваль примет участие в тестах Ксары WRC, которые пройдут в Испании в рамках подготовки к июльскому Rally Argentina. Названо имя нового штурмана Франсуа — им станет другой бельгиец, Свен Смеетс, в течение десяти с лишним лет выступавший с Фредди Лойксом.


А. Клещев

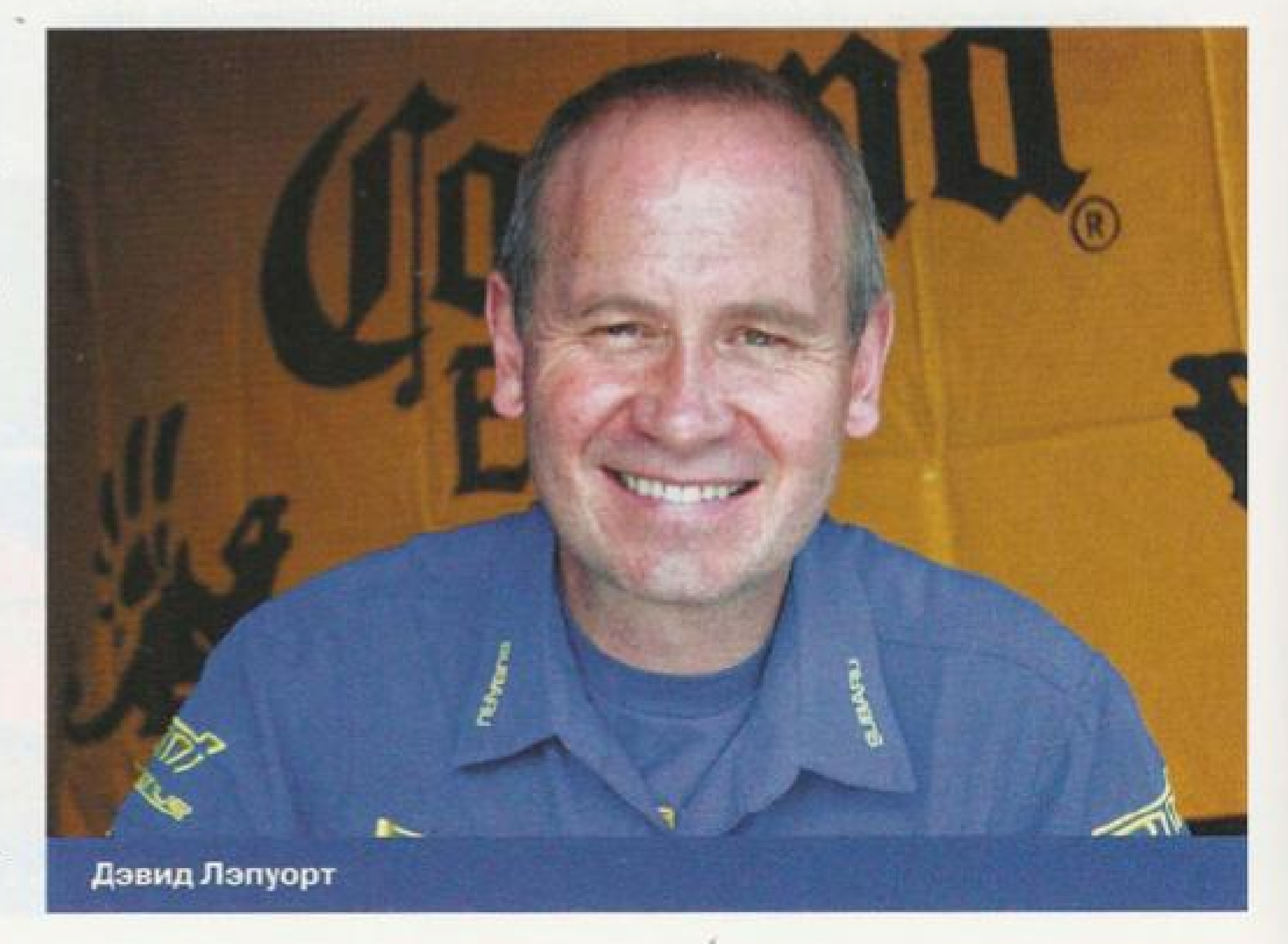
Может быть, после ралли Акрополис, на котором за Citroen вновь будет заявлен Карлос Сайнс, Фрекелен даст Дювалю еще один шанс?

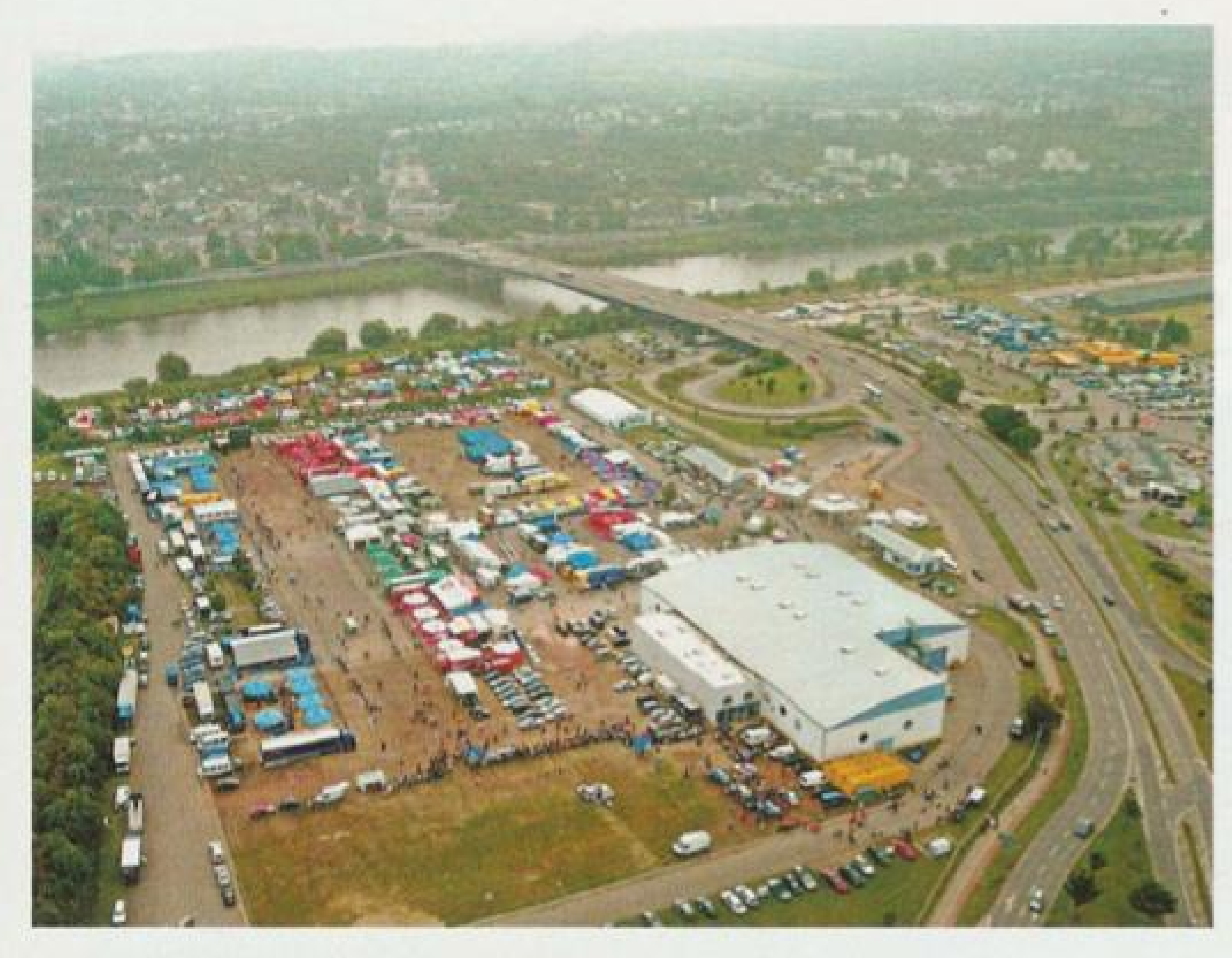
Многовато будет!

В последнее время команды все чаще критикуют FIA за чрезмерно плотный календарь чемпионата мира по ралли. По их мнению, количество этапов превысило все допустимые пределы, и должно быть сокращено – лучше всего до 12 гонок, максимум до 14. Особенно ратуют за секвестр календаря Skoda и Mitsubishi, которым приходится считать каждую копейку. Говорят, что чехи в следующем году откажутся от участия в Кубке производителей и выйдут на старт лишь 12 этапов WRC. По словам директора команды Мартина Мюльмайера, нынешний бюджет ставит его коллектив перед выбором: или 12 стартов в чемпионате мира и полноценная работа по развитию автомобиля Skoda Fabia WRC, или 16 стартов, но тогда вся испытательная программа будет безнадежно погублена.

К мнению аутсайдеров призывает прислушаться Ford, которому тоже надо сокращать расходы (в первую очередь, транспортные), чтобы пустить освободившиеся средства на дальнейшее развитие новой машины — Ford Focus WRC06. Да и директор команды Citroen Sport Ги Фрекелен уже не раз намекал, что Двойной шеврон готов будет вернуться в чемпионат мира только в случае снижения расходов на участие. И почти все команды единодушны в одном – лучше выступить на 12—14 ралли с тремя экипажами, чем на 16 этапах с двумя.

Единственным «штрейкбрехером» в этой компании остается Subaru, которая поддерживает вариант календаря с 16 этапами. По словам Дэвида Лэпуорта, его команда готова участвовать в чемпионате мира, даже если в нем появятся этапы в ЮАР, США, Китае, Индии или России.


Дэвид Лэпуорт



R-еволюция FIA

Новая система классификации раллийных автомобилей, разрабатываемая FIA, может вступить в силу уже с 2007 года. Она предполагает отказ от прежнего деления техники на группы A и N с восемью классами. Вместо них будут введены всего четыре класса: R1 (с рабочим объемом двигателя до 1400 куб. см), R2 (до 1600 куб. см), R3 (до 2000 куб.см) и R4 (свыше 2000 куб. см). Однако уровень подготовки автомобилей в каждом из классов будет существенно различаться.

Класс R1 будет включать серийные автомобили, вся подготовка которых сведется к установке каркаса безопасности. В R2 будут допускаться более серьезные модификации. Какие именно — пока не прописано, но предположительно это будет что-то среднее между нынешними группами N2 и A6. Но самое главное, что автомобили классов R1 и R2 можно будет готовить только на базе моделей выпуском не менее 10000 машин в год (вместо прежних 2500).

В R3 будет разрешена более серьезная модернизация двигателя и трансмиссии. А самым продвинутым станет класс R4, в котором сведут современные автомобили N4 (с менее строгими ограничениями по уровню подготовки, чем сейчас) и Super 2000. Очевидно, что машины категории WRC в этот класс не вписываются, так что дальнейшая ее судьба по-прежнему неизвестна. Непонятным остается и статус Super 1600 — то ли эти автомобили отнесут к классу R2, где они наверняка будут смотреться на голову выше остальных, то ли выделят в отдельную категорию.

Пока же предложено ограничить в Super 1600 с 2007 года максимальные обороты двигателя отметкой 8500 об/мин вместо прежних 9000. Предполагается также, что чемпионат Junior WRC должен просуществовать в своем нынешнем виде как минимум до 2008 года.

Форнарис покидает Mitsubishi

Технический директор Mitsubishi Motor Sport, 35-летний итальянец Марио Форнарис, покидает раллийную команду. Согласно пресс-релизу, распространенному конюшней, «развод» состоялся по инициативе Форнариса. Дальнейшими работами по развитию Mitsubishi Lancer WRC05 будет руководить Оливье Жансонье, ведущий конструктор этого автомобиля. Технический отдел возглавит испанец Рожер Эстрада, бывший прежде ведущим логистиком команды.

Несмотря на вроде бы мирный «развод», ситуация кажется странной. Почему один из лучших конструкторов, принимавший в свое время участие в создании и развитии Peugeot 206 WRC, покинул команду именно в тот момент, когда Lancer наконец-то начал показывать приличные результаты? Может быть, Форнарис стал слишком крупной фигурой в MMSP? Не секрет, что после прихода в Mitsubishi Марио привел с собой немало соратников, которые оказались на ключевых постах: тот же Жансонье, моторист Мануэль Корсетти, электронщик Фредерик Веллутини... Кроме того, именно по инициативе нового технического директора в Mitsubishi был приглашен Жиль Паницци. Остается добавить, что после ухода Форнариса президент MMSP Исао Тории станет исполнять также обязанности генерального директора и спортивного директора команды.



Испанец вместо финна

Ксавьер Понс

Через несколько дней после ралли Кипр, на котором частная команда OMV World Rally Team добилась самого крупного успеха на этапах чемпионата мира (Манфред Штоль финишировал вторым), было объявлено о подписании контракта между австро-бельгийской конюшней и Ксавьером Понсом. Испанец станет вторым пилотом команды и выступит в ее составе сразу на шести этапах чемпионата мира — в Греции, Аргентине, Финляндии, Германии, на Корсике и в Каталонии! Учитывая, что Ксавьер сейчас выступает в чемпионате серийных машин (где уже провел четыре гонки из шести запланированных), а также трижды стартовал на Peugeot 206 WRC команды Bozian Racing (в Мексике, Новой Зеландии и на Сардинии), то в общей сложности в этом году Понс выступит на 15 этапах чемпионата мира из 16.

Приглашение 25-летнего Понса стало неожиданностью, поскольку до последнего времени он не фигурировал в списках кандидатов на место в OMV World Rally Team. Основным претендентом считался Юссо Пюкалисто — после того как финн в составе OMV финишировал восьмым в Сардинии.

СТЕНОГРАММА



■ Основательной модернизации подвергнется один из самых старых и успешных автомобилей категории Super 1600 — Renault Clio. Как известно, правилами FIA разрешено после омологации внести три изменения в конструкцию автомобиля — так называемые «джокеры». Инженеры Renault намерены модифицировать двигатель, трансмиссию и переднюю подвеску.

■ Чех Ян Копецки еще как минимум дважды в этом году стартует на заводской машине Skoda Fabia WRC последнего поколения — 1–3 июля на Rally Bohemia (этапе чемпионата Чехии, который проходит в Млада-Болеславе и является «домашней» гонкой для команды Skoda Motorsport) и 25–28 августа на OMV ADAC Rally Deutschland. При этом в Германии Ян выступит в качестве пилота заводской команды.

■ Пример Карлоса Сайнса оказался заразительным — Себастьян Линдхольм, семикратный чемпион Финляндии, завершивший карьеру несколько месяцев назад, решил прервать отставку и стартовать на августовском Neste Rally Finland на Peugeot 307 WRC. В рамках подготовки к своей прощальной гонке Линдхольм выступит за рулем Peugeot 307 WRC на одном из этапов чемпионата Финляндии — Ralli Waltikka.

■ Маркко Мартин планирует после двухлетнего перерыва стартовать на ралли EOS, которое в этом году будет называться EOS Peugeot Rally и пройдет 22–23 июля в Тарту. По сложившейся традиции, эстонец выступит в «домашней» гонке за рулем WRC заводской подготовки — на сей раз это будет Peugeot 307 WRC. Кроме того, ожидается участие Хеннинга Сольберга — не известно, правда, на каком автомобиле.

■ Французское телевидение сообщило, что Мартин уже подписал контракт с командой Ford на 2006 год. Директор M-Sport Малкольм Уилсон и эстонец пока опровергают эту информацию. Однако их заявления кажутся не слишком убедительными, поскольку Маркко никогда не отрицал, что хотел бы вернуться в команду, которая помогла ему достичь самых заметных успехов в его карьере (третье место в чемпионате мира 2004 года и пять побед на этапах).

«Кубок наций» стартует в сентябре



В середине мая на трассе Сильверстоун состоялись первые тесты автомобиля для нового чемпионата A1 Grand Prix, который должен стартовать в сентябре. За рулем нового болида Lola с 500-сильным мотором Zytek находился экс-пилот Формулы-1, а ныне участник чемпионата FIA GT Педро Лами. Португалец показал результат, который всего две десятые секунды уступил рекорду трассы для автомобилей Формулы-3000. «Это первая возможность опробовать новый болид, и могу сказать, что машина получилась отличной, — поделился своими впечатлениями Лами. — Особенно мне понравилась коробка передач. Я уже давненько не пилотировал формулу, поэтому ощущения были захватывающие».

Педро Лами примет участие в первом чемпионате A1 Grand Prix в составе португальской команды. Напомним, что по замыслу организаторов в этой серии будут соревноваться по одному пилоту от каждой из участвующих национальных команд.

Кроме Португалии о своем участии заявили 15 стран. Интересно, что среди них есть и такие «негоночные» державы, как Ливан, Пакистан и Южная Корея. А все потому, что для участия в этом чемпионате необходимо только найти двух пилотов и заплатить организаторам 2 млн долларов, за которые руководство A1 GP предоставит всю технику и обслуживание.

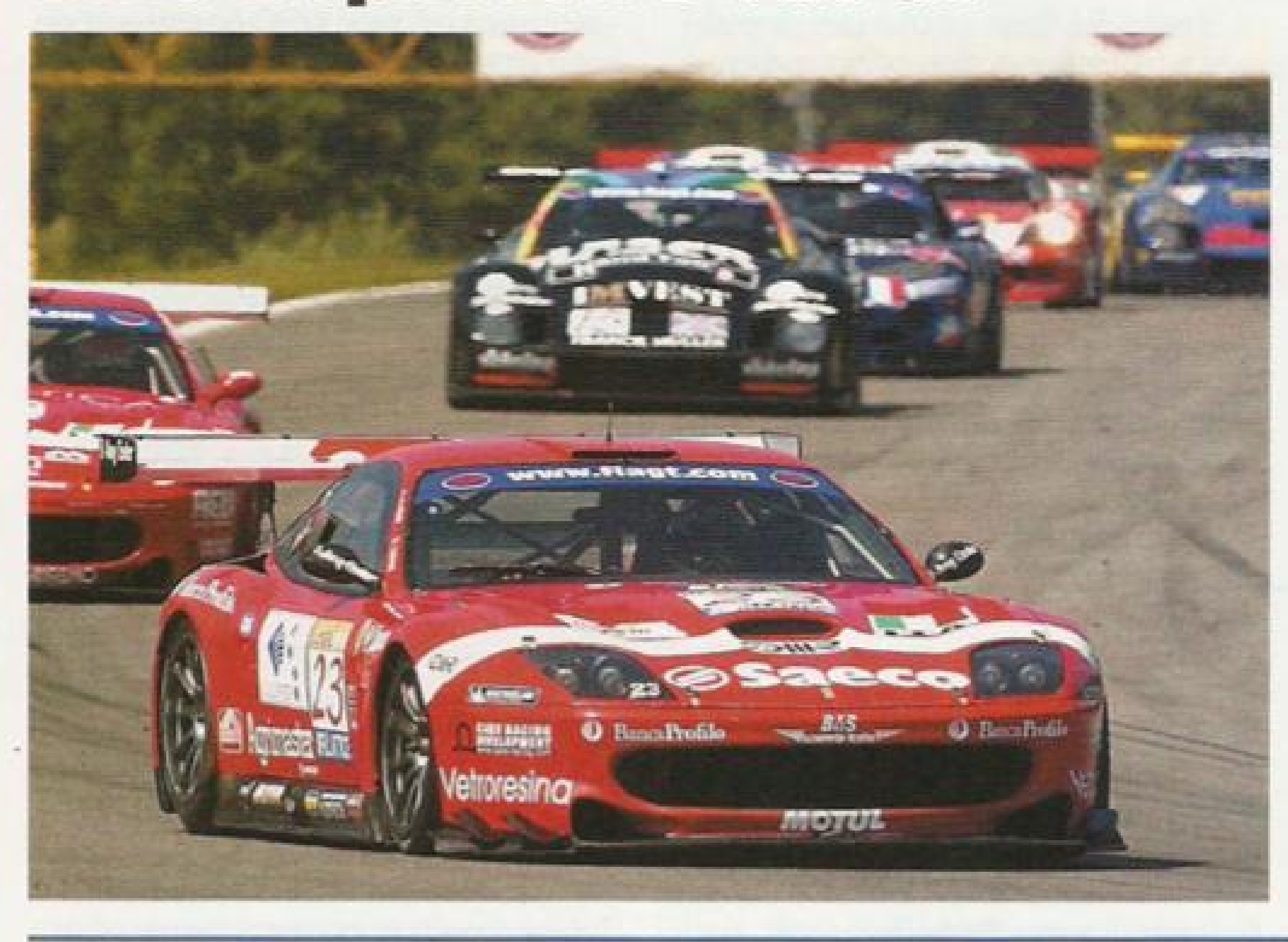
СТЕНОГРАММА

После отмены начиная с Гран При Европы воскресной квалификации Формулы-1 претерпел изменения и формат спринтерской гонки серии GP2. Так как свободное время в воскресенье с утра увеличилось, было принято решение удлинить вторую, спринтерскую, гонку уик-энда с 80 до 120 километров, или до 45 минут вместо получаса. Других изменений нет: в спринте по-прежнему необязательны пит-стопы, а очки получает первая шестерка пилотов.

На четвертом этапе FIA GT в Имоле дебютировал диковинный автомобиль под названием Vertigo Streiff. Гонщики команды Belgian Racing Рено Куппен и Бас Лейндерс, пилотировавшие эту машину категории G2 (класс для участников из национальных чемпионатов), до финиша добраться не смогли, остановившись на 30-м круге. В планах бельгийской команды — участие в «домашней» 24-часовой гонке в Спа-Франкошаме.

Бюро FIA по кузовным гонкам разрешило Алессандро Занарди выступать на этапах мирового турингового чемпионата WTCC с облегченным на 20 килограммов автомобиле. Такое решение было принято после анализа времен итальянца на первых гонках сезона. Таким образом заднеприводный BMW Занарди с ручным управлением будет такой же массы, что и переднеприводные машины (по правилам WTCC автомобили с приводом на заднюю ось должны быть на 20 килограммов тяжелее).

BMS вернется в FIA GT



Названо имя еще одного клиента Aston Martin Racing. В следующем году на британских автомобилях в FIA GT будет выступать конюшня BMS Scuderia Italia, дважды выигрывавшая этот чемпионат на Ferrari. В этом сезоне итальянская команда ограничилась стартами в серии Le Mans Endurance и 24-часовом марафоне в Ле-Мане.

«Aston Martin DBR9 — фантастический автомобиль, — говорит директор команды Джузеппе Луккини. — И мы уверены, что сможем добиться с ним больших успехов. Кроме того, BMS Scuderia Italia продолжит сотрудничество с шинниками Pirelli в статусе их заводской команды».

Техническое перевооружение и большой опыт команды в гонках Гран Туризмо позволяют с уверенностью сказать, что итальянская конюшня станет одним из главных претендентов на чемпионский титул в следующем сезоне.

Не все едут в Милуоки

«Все едут в Милуоки после Индианаполиса», — говорит один из героев фильма «Побеждая». Именно после этого фильма Пол Ньюман, сыгравший в нем главную роль, «заболел» автогонками. Знаменитый киноактер стал профессиональным гонщиком, а затем и совладельцем команды в серии ChampCar.

И вот теперь один из его пилотов при всем своем желании не может после Инди 500 поехать на гонку в Милуоки. Бруно Жункуэйра (на фото) в пятисотмильной гонке попал в тяжелую аварию. Бразилец, ехавший шестым, на 77-м круге столкнулся с отставшим на круг Эй-Джей Фойтом. После контакта автомобиль Бруно на огромной скорости влетел в бетонную стену. Удар оказался очень сильным — в госпитале автодрома, куда гонщика доставили сразу после аварии, ему был поставлен неутешительный диагноз: переломы двух позвонков.

По мнению врачей, эта травма не позволит Жункуэйре участвовать в гонках в ближайшие шесть месяцев, что ставит крест на чемпионских притязаниях бразильца. В Милуоки на замену Жункуэйре Карл Хаас и Пол Ньюман пригласили испанца Ориоля Сервию, который в первых двух гонках сезона стартовал за конюшню Dale Coyne Racing. В первой же своей гонке за Newman/Haas 30-летний пилот завоевал третье место, после чего руководство команды объявило, что Ориоль продолжит выступать в ее составе до тех пор, пока Бруно не вернется за руль.

Кстати, Сервия и Жункуэйра — хорошие друзья и частенько вместе



проводят велосипедные тренировки. «Желаю Бруно скорейшего выздоровления, — пожелал бразильцу Ориоль. — Надеюсь, скоро мы снова будем вместе гонять на великах! »

Ле-Ман: генеральная репетиция

За две недели до старта легендарного марафона на кольце Сартэ прошли официальные тренировки команд-участниц суточной гонки. Тестовый день был разбит на две четырехчасовые сессии. Днем на Ле-Ман обрушился дождь, поэтому лучшие времена пилоты показали утром или вечером. Два быстрейших результата записали на свой счет пилоты прототипов Pescarolo Judd. Первый экипаж в составе Эммануэля Коллара, Жана-Кристофа Буйона и Эрика Кома отличился утром, причем Коллар заявил, что они работали с гоночными настройками, а поэтому могли бы показать и более быстрые секунды. Второй прототип постройки Анри Пескароло пилотировали Соей Аяри, Эрик Элари и чемпион мира по ралли Себастьен Лоэб. Причем эльзасец прилетел в Ле-Ман сразу после финиша ралли Турция, где он отпраздновал победу. Триумфаторы предыдущих марафонов — автомобили Audi R8 — разместились на четвертом, седьмом и девятом местах.

Столь слабые результаты объясняются тем, что организаторы марафона, дабы прервать гегемонию «ингольштадтского экспресса», наградили немецкие прототипы 50-килограммовым балластом, а мощность их моторов понизили на целых 90 сил.

В этом году в Ле-Мане стартуют сразу три российских гонщика. Примеру Алексея Васильева и Николая Фоменко, открывших для себя кольцо Сартэ еще год назад, последовал Сергей Злобин. Москвич поедет за рулем прототипа Courage Judd категории LMP2. Экипаж Злобина, в который также входят Франсуа Мижо (серебряный призер 24 часов Ле-Мана 1975 года и участник нескольких Гран При Формулы-1) и Хуан Барази, показал девятое место в своем классе.

Что касается российской команды Russian Age Racing, которая выступает в Ле-Мане под вывеской Cirtek Motorsport, то Кристоф Бушу на Ferrari 550 Maranello установил третье время в категории GT1. Впереди остались только два недосягаемых автомобиля Aston Martin DBR9. Причем преимущество британских спорткаров составило более трех секунд! Похоже, помешать Астон Мартинам выиграть свою дебютную 24-часовую гонку может только случайность. Впрочем, Ле-Ман — это прежде всего гонка на выносливость. И случиться в ней может все что угодно...



За грубость...

Организаторы чемпионата WTCC, похоже, решили всерьез заняться перевоспитанием своих гонщиков, благодаря которым кузовное первенство мира славится грубостью и обилием контактной борьбы. В Сильверстоуне провинились Дирк Мюллер из BMW и пилот Alfa Romeo Габриэле Тарквини. Итальянец был признан виновным в столкновении с Петером Тертингом, за что лишился десяти позиций на старте следующей гонки в Имоле. Кроме того, если Тарквини провинится вновь, его ждет дисквалификация. Что же касается Мюллера, то с него сняли пять очков за то, что немец воспользовался посторонней помощью во время квалификации английского этапа.

В Имоле борьба со злостными нарушителями продолжилась. В Италии под бдительные взоры маршалов попали Роберто Кольчиаго, Джейсон Плейто и Аугусто Фарфус. Эта тройка за столкновения соответственно с Хорди Жене, Джеймсом Томпсоном и Алессандро Занарди поплатится десятью позициями на старте следующей гонки. А бразилец вдобавок, как и Тарквини в Сильверстоуне, получил условную дисквалификацию на два этапа.

Российский Aston Martin



Еще во время презентации команды Russian Age Racing перед стартом чемпионата FIA GT ее пилоты Кристоф Бушу, Алексей Васильев и Николай Фоменко упоминали, что к середине сезона планируют пересесть с Ferrari 550 Maranello на Aston Martin DBR9. Теперь эта информация подтверждена официально: российская команда получит в свое распоряжение британский суперкар уже к 24-часовой гонке в Спа-Франкошаме, запланированной на конец июля. Таким образом, Russian Age станет первой частной командой, ставшей клиентом Астон Мартина и фирмы Prodrive, которая строит гоночные DBR9. Знакомство с британским автомобилем ждет наших гонщиков 12 июля во время тестов в Бельгии.

СТЕНОГРАММА

Команда Ford, дебютировавшая в этом году в WTCC, решила пропустить заокеанский этап первенства в Мексике, дабы больше времени уделить развитию своего автомобиля на тестах. «На данном этапе лучше провести два месяца тестов, чем ехать в Мексику», — считает руководитель европейского подразделения Ford Motorsport Йост Капито.

На Инди 500 состоялось возвращение в гонки Кенни Брака. Швед на последнем этапе серии IRL 2003 года в Техасе попал в жуткую аварию, чудом остался жив и на целый год выбыл из строя со сложными переломами ног. В Индианаполисе Кенни заменил в составе команды Rahal Letterman получившего травму на тренировках Бадди Райса. В квалификации Брак стал 23-м, а в гонке сошел, не доехав даже до середины дистанции. А уже к следующему этапу Лиги Райс сумел восстановиться, и швед вновь остался без места.



Бывшая гонщица серии CART Лин Сент-Джеймс уверена, что успешное выступление Даники Патрик в Инди 500 должно повысить внимание руководителей команд к женщинам-пилотам. «Необходимо, чтобы не только Бобби Рейхол и Дик Саймон, но и другие менеджеры обращали внимание на пилотов-девушек, — считает Сент-Джеймс, сама в 1992 году ставшая лучшим новичком Инди 500. — Чтобы привлечь больше спонсоров и болельщиков, нам необходимо участие в гонках более чем одной девушки. Ко всему прочему, это продемонстрирует, что наш спорт действительно открыт для женщин».

Руководству чемпионата ChampCar удалось одержать принципиальную победу над конкурирующей серией Indy Racing League за право проводить гонки на улицах города Лонг-Бич. Напомним, что после успешной гонки по улицам американского Санкт-Петербурга руководитель Лиги Гонок Инди Тони Джордж загорелся идеей переманить у Чемпкара и городской этап в Лонг-Бич. Однако боссы серии ChampCar Кевин Калховен и Джерри Форсайт добились продления контракта с организаторами калифорнийской гонки.





Во имя Победы

Гонка на Кубок Победы, которая прошла 12 июня на городской трассе Воробьевы горы, собрала под свои знамена сильнейших кольцевиков России. Более сотни пилотов представляли все восемь классов отечественного кольца — как кузовные, так и формульные. В упорной борьбе на сложной 1600-метровой трассе, где каждая ошибка каралась контактом с бетонными блоками или бордюрным камнем, победу одержали: Михаил Ухов в классе Туринг, Александр Львов в SuperProduction, Антон Маркин в Туринг-Лайте, Сергей Афанасьев в Формуле Русь, Дэвид Маркозов в Формуле-1600 и Алексей Дудукало в Хонде Сивик. В «показательных» заездах классов Кубок Лада и Lada Revolution отличились Михаил Тягунов и Виталий Петров. Подробный рассказ о событиях Кубка Победы — в следующем номере журнала.



Калина готовится к бою

Одним из главных событий столичного Кубка Победы стал кольцевой дебют новинки Волжского автозавода — хэтчбека ВАЗ-1119. Несмотря на то, что заводской пилот Алексей Груздев стартовал в Кубке Лада вне зачета и с последней позиции, 1400-кубовая 16-клапанная Лада Калина продемонстрировала серьезный потенциал. В финальном заезде Груздев совершил немало обгонов и финишировал пятым, показав по ходу гонки лучшее время круга.

До конца сезона вазовцы надеются как следует обкатать новую машину на этапах Кубка Лада, с тем чтобы уже в следующем сезоне выпустить свою обновку в «массы». Вслед за кольцевой Калиной в Тольятти готовятся и к постройке Калины для ралли. Уже в этом году ее базовая версия под управлением Андрея Васильева должна пройти проверку боем на гравийных трассах чемпионата и Кубка страны. Кроме бюджетных версий автомобиля, в Управлении форсированных испытаний автомобилей серийного производства (УФИАСП) ВАЗа не исключают возможности создания на базе Калины и машины класса Super 1600.

Ще не вмерла Чайка



С.Холодило

Спустя много лет кольцевые гонки вернулись на киевскую трассу Чайка — 11—12 июня на «малом кольце» автодрома были разыграны очки двух первых этапов чемпионата Украины. В классе формул на Чайке доминировал Алексей Варавин на Эстонии-25, в классе Touring — Руслан Серов на «восьмерке», в объединенных заездах Super Touring и Super 1600 — Леонид Протасов на Ford Escort RS2000, и наконец, в «свободной» группе А12 — его сын Юрий Протасов на раллийной Импрезе. Единственный участник из России, москвич Александр Арманд из харьковской команды ЛСА ХАДИ, классифицировался в гонках соответственно вторым и третьим.



Студенты учат формулы

Команда Russian Age Racing и Государственный технический университет (МАДИ) объявили о начале совместного проекта под названием Формула Студент. Концепция, известная в мире как Formula SAE, позволяет учащимся инженерных специальностей технических вузов за один учебный год самостоятельно разработать и построить с нуля одноместный гоночный автомобиль, а после принять участие в защите проекта на английском языке и в серии спортивных тестов. Лучшие команды со всей Европы принимают участие в международном финале Формула Студент, который традиционно проводится в Великобритании.

В ближайшее время студентам МАДИ предстоит проявить свои знания и навыки в проектировании гоночных автомобилей, а также познакомиться с элементами реального бизнеса — работой в настоящей кольцевой команде.

Кроме того, Russian Age Racing предложила еще один бонус для будущих инженеров. Лучшие пилоты российской Формулы Студент смогут выступить осенью в кольцевой гонке Хонда Челлендж 500 за рулем того самого автомобиля Honda Civic VTi, который в 2000 году принес Алексею Васильеву титул чемпиона страны в классе Супертуризм.

На поправку!

Получивший серьезные травмы в аварии на ралли Сестрорецк Евгений Живоглазов (подробнее о ней — на стр. 102—104) пошел на поправку. Как только состояние столичного штурмана стабилизировалось, в Центральном институте травматологии и ортопедии (ЦИТО) ему сделали операцию на легком, которое было повреждено сломанными ребрами. Операция прошла успешно, и уже через несколько дней Живоглазов был отключен от аппарата искусственного дыхания. Других операций Евгению, к счастью, не потребовалось. Сейчас он переведен из реанимации в отдельную палату и вовсю осваивает комплекс восстановительных процедур. К удивлению родных и близких, навестивших больного, как только он пришел в себя, Живоглазов сообщил, что надеется вернуться в штурманское кресло уже в этом сезоне. «Самое позднее — на сентябрьском ралли Новороссийск», — категорично заявил москвич.



Что посмотреть в июле?

1–3 июля	Санкт-Петербург/картинг, чемпионат России (А, И); первенство России (Р, А-Ю); Кубок России (М); Трофей РАФ (РМ); Серия РАФ (Мк)
2–3 июля	Пенза/ралли-кросс, чемпионат России (Д1-1400, Д1-1600, Д2, Волга); первенство России (Ока-Юниор)
2–3 июля	Тюмень/кросс, чемпионат России (Т4/8, Т4/9); первенство России (Т4/7)
8–9 июля	Мячково/кольцевые гонки, чемпионат России (Формула Русь)
8–9 июля	Бологое/клубное ралли Бологое-лето, НГС ККР (все классы)
9 июля	Ростов Великий/ралли Ростов Великий, Кубок России (все классы)
9–10 июля	Реж/кросс, чемпионат России (Т4/8, Т4/9)
9–10 июля	Воронеж/кросс, чемпионат России (Д3-1300, Волга); первенство России (Ока-Юниор); Кубок РАФ (Д1-Н)
9–10 июля	Нижний Новгород/кросс, первенство России (Мини-багги, Д3-Юниор); Кубок РАФ (карт-кросс)
15–16 июля	Санкт-Петербург/кольцевые гонки, чемпионат России (Кубок Лада, Lada Revolution, Туринг, Туринг-Лайт); Кубок России (SuperProduction)
15–16 июля	Зеленоград/джип-триал, чемпионат России (Д3-Д6); Кубок России (Д1-Д2)
16–17 июля	Луга/ралли-рейды, чемпионат России (Т1, Т2, Н)
16–17 июля	Новокузнецк/кросс, Кубок России (Д1, Д3-1600)
16–17 июля	Чусовой/кросс, Кубок России (Т4/8, Т4/9)
16–17 июля	Большие Сабы/картинг, Кубок России (П, К, С-Ю, С)
21–23 июля	Икша/картинг, чемпионат России (А, И); первенство России (Р, А-Ю); Кубок России (М); Трофей РАФ (РМ); Серия РАФ (WF)
23–24 июля	Калининец/кросс, чемпионат России (Д3-1300, Т1)
29–30 июля	Краснодар/ралли Кубань, Кубок России (все классы); чемпионат ЮФО (все классы); НГС Волга
30 июля	Светогорск/клубное ралли Профи-клуб-лето, НГС ККР (все классы)
30–31 июля	Омск/кросс, Кубок России (Д1, Д2)
30–31 июля	Березовка/кросс, Кубок России (Д3-1600); Кубок РАФ (Д1-Н)
30–31 июля	Санкт-Петербург/кольцевые гонки, чемпионат России (Формула Русь, Формула-1600, Honda Civic)

СТЕНОГРАММА

■ Окончательно подтвержден тот факт, что третий этап чемпионатов России в классах Honda Civic и Формула-1600 состоится 3 июля на трассе EST-Ring в Пярну. А вот Формула Русь в Эстонию не поедет — ее устроителям не удалось до конца уладить организационные вопросы.

■ Отменено проведение сразу двух новых ралли, запланированных на лето нынешнего года. Ралли Карелия в Суоярви не состоялось из-за отсутствия финансирования, а проведение ралли Эльбрус в Нальчике не разрешило правительство Кабардино-Балкарии — из-за неспокойной обстановки в регионе.

■ Раллийная команда AGK Sportdrive обзавелась еще одним «боевым» автомобилем. И не банальной Subaru или Mitsubishi, а приобретенной в Эстонии... Ладой ВФТС. За рулем легендарной «классики» хозяин команды Александр Горлашкин планирует отметить 40-летие другой легенды — карельского ралли Белые ночи.

■ После почти годичной паузы Федеральное агентство по физической культуре, спорту и туризму (бывший Госкомспорт) вновь начало присвоение высших спортивных «титулов» по представлениям Российской автомобильной федерации. В шестерку свежеиспеченных мастеров спорта международного класса попали двое побеждавших в Прибалтике раллистов, екатеринбуржцы Александр Доросинский и Дмитрий Балин, а также четверо кроссменов, отличившихся на этапах чемпионата Европы, — москвич Сергей Вахрушин и татарстанцы Николай Жаворонков, Салават Фатхутдинов и Джаудат Миннахметов.

■ Мечты Алексея Васильева выступить за океаном в гонках NASCAR понемногу претворяются в жизнь. В мае москвич успешно провел первые тесты за рулем автомобиля Pontiac Sunbird 2001 года на полуторамильном овале в Дарлингтоне. Если все пойдет по плану, уже осенью Васильев может выйти на старт в одной из «младших» серий NASCAR.

■ Сергей Успенский стал лауреатом национальной премии «Галерея российской спортивной славы». В номинации «Лицо спортивной индустрии» многократный чемпион страны по ралли и трековым гонкам разделил первенство с известным футболистом Егором Титовым.

МАТЕРИАЛЫ ПОДГОТОВИЛИ ВАЛЕРИЙ АРУТИН, ГРИГОРИЙ ГОЛЫШЕВ И АНДРЕЙ КЛЕЩЕВ

22 мая 2005 г. Монте-Карло (Монако)



Битва при Монте-Карло

МакЛарену уже много сезонов подряд не удавалось построить машину, способную замахнуться на чемпионство. Но в этом году все части головоломки, кажется, легли на свои места. Болид MP4-20 оказался хорош не только на трассах вроде Барселоны, где совершенство аэродинамики — залог успеха, но и в тесном Монако, где важнее отличная управляемость, высокая тяга, а теперь еще и ресурс задних покрышек.

Большой Приз Монако — у Кими Райкконена!

Кими Райкконен впервые получил в свое распоряжение такую великолепную машину. Ледяной парень из Суоми пока не может похвастаться мощной харизмой своего соотечественника, двукратного чемпиона мира Мики Хаккинена. Но управлять гоночным болидом молодой финн, безусловно, умеет. А еще — выжимать из него максимум. Что особенно заметно по сравнению с Монтойей, которого та же самая машина пока не слишком слушается. Тем не менее колумбиец, стартовавший в последних рядах, финишировал пятым. И это лишнее свидетельство того, насколько совершенна нынешняя машина «серебристых».

Ну а Райкконен на улицах Монте-Карло выступал в собственной лиге — стартовав с поула, финн комфортно лидировал на протяжении всей дистанции. Даже покрышки на его машине оказались после гонки в приличном состоянии, хотя в МакЛарене выбрали самый мягкий тип шин Michelin. Преимущество Кими в скорости было настолько велико, что его стратегию с одной остановкой не сломало даже появление машины безопасности. «Большой шлем», правда, у финна увели — лучший круг в гонке записал на свой счет Михаэль Шумахер. Но Кими проявил холодный прагматизм: «Я полностью контролировал ход гонки. Серьезный отрыв в начале дистанции позволил мне вернуться после дозаправки лидером. И я сбросил темп: берег покрышки и спокойно довел машину до финиша».

Впрочем, тотальное доминирование Райкконена в Монако не означало, что гонка выдалась скучной. Лишь первые два десятка кругов царило затишье: Райкконен отрывался, пилоты Renault шли слетанной парой, а легкие Уильямсы тормозила шедшая на одну дозаправку Toyota Трулли. Пилоты Ferrari, опять с треском проигравшие квалификацию, скромно держались в конце очковой зоны.

Но на 24-м круге Кристиан Альберс смешал всем карты. Minardi голландца развернуло в повороте Mirabeau, и началась свалка: Дэвид Култхард сломал заднюю подвеску, Михаэль Шумахер — передний спойлер, а на трассу вышел сэйфети-кар. В Renault и Уильямсе предпочли провести в этот момент первую дозаправку. Обе команды одновременно зазвали своих гонщиков в боксы, но Физико пришлось стоять в очереди за Фернандо, и это отбросило его с третьего места на восьмое. А вот в Уильямсе подсказали Хайдфельду чуть подотстать от Уэббера на круге заезда боксы — этой паузы хватило, чтобы дозаправить обоих гонщиков без задержек.

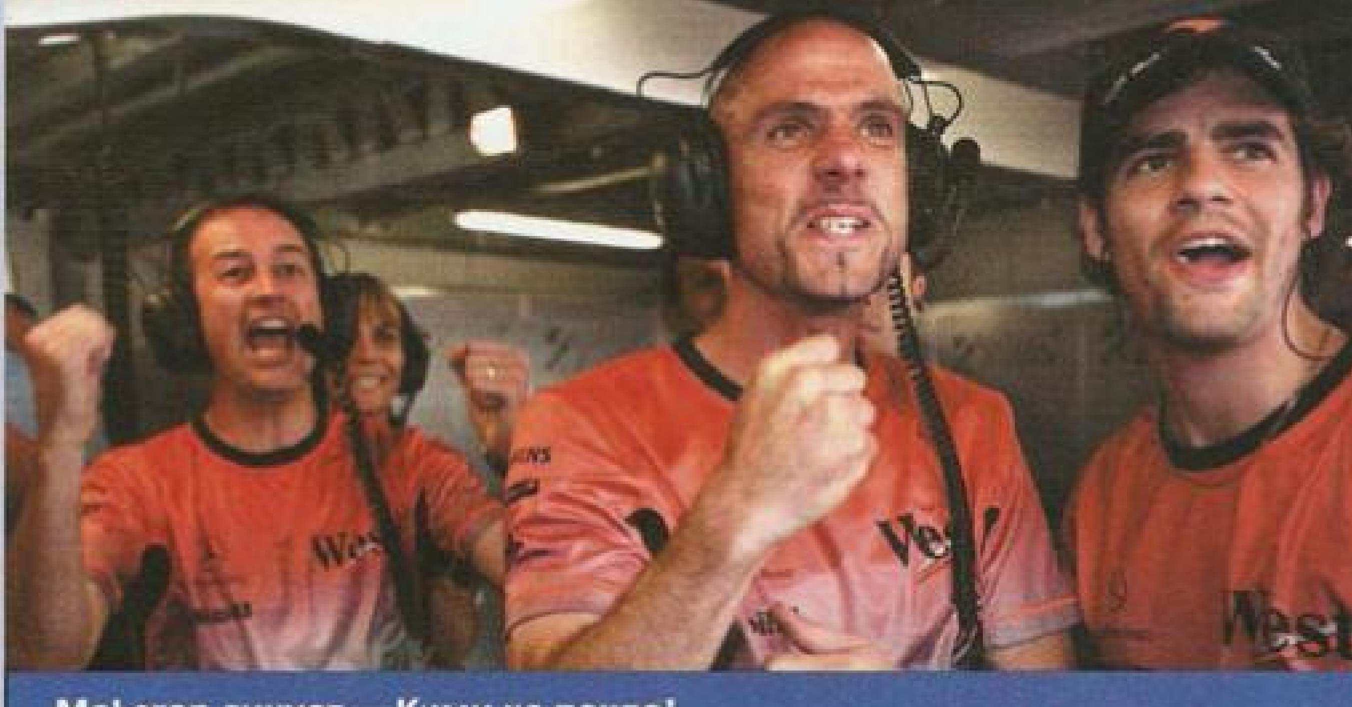
К тому же Renault пошла на тактический риск. В команде прекрасно знали ахиллесову пяту своего шасси — повышенный износ задних покрышек (в какой-то мере это плата за супертягу), и все же соблазнились возможностью провести единственный ультра-ранний пит-стоп под сэйфети-каром. Быть может, понадеялись на жесткий тип резины? Зря. В Испании Алонсо из-за износа покрышек уже едва не потерял подиум. В Монако он его таки потерял. К последней трети гонки тяжелая машина попросту «сожрала» задние шины. То же самое произошло и с Физикеллой. В результате желто-голубые болиды оказались мобильным тормозом сразу для двух групп гонщиков. Алонсо — для пары Хайдфельд—Уэббер (те

«Сегодня можно смело утверждать, что McLaren обладает лучшим автомобилем в пелотоне! А победа в Монако — ощутимый вклад в нашу битву за победу в чемпионате мира».

Кими Райкконен (McLaren)

Длина круга: 3.340 км. Дистанция гонки: 260.520 км (78 кругов)

КВАЛИФИКАЦИЯ — СЕРЕБРЯНЫЙ ПОУЛ


McLaren ликует — Кими на поуле!

Ожидалось, что победу в Монако разыграют между собой Renault и McLaren. Шансы французов — прошлогодних триумфаторов — котировались высоко. Трасса в Монако для них удобна: шасси R25 прекрасно чувствует себя в медленных поворотах, а мотор Renault обладает отличной тягой. Но McLaren настолько потряс всех своей скоростью на двух предыдущих этапах, что большинство считало фаворитами именно «серебристых». Правда, победитель Монако-2003 Хуан-Пабло Монтойя в четверг сам упустил свой шанс на повторный успех. На тренировке он по невнимательности подрезал Ральфа Шумахера и организовал завал из трех машин. Стюарды наказали колумбийца по всей строгости — стартом с последнего места.

В субботу борьбу Кими Райкконена и Фернандо Алонсо за промежуточный поул усложнила еще одна авария. Ральф Шумахер в повороте Tabac левым передним колесом зацепил рельс — и разложил свою Тойоту об отбойник... Трассу минут двадцать очищали от обломков, прежде чем выпустить на старт призеров Барселоны. Все трое — Ярно Трулли, Алонсо и Райкконен — были вынуждены осторожничать, но тем нагляднее оказалось скоростное превосходство серебристого болида. Финн поставил новый рекорд трассы (1:13.6 с) и опередил Алонсо почти на полсекунды! «Возможно, я мог бы проехать и быстрее, — скромничал Кими. — Но у меня вызывал опасения поворот Tabac, где было скользко после аварии Ральфа, и я там изменил траекторию».

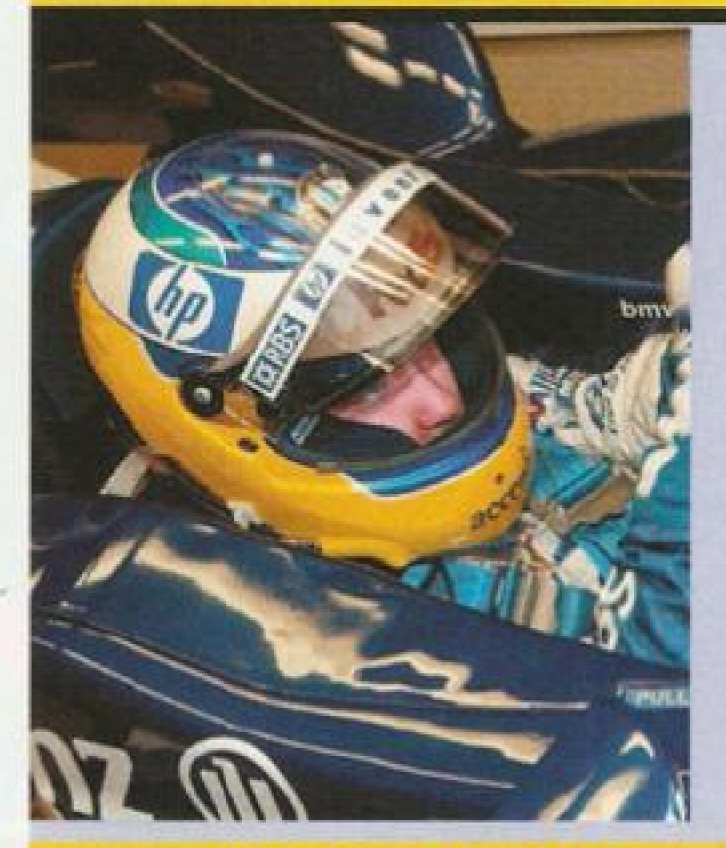
В воскресной квалификации в Renault, кажется, сделали все, лишь бы вырвать у соперников первое стартовое место — на узкой городской трассе оно как нигде важно для победы. Алонсо прошел свой круг как по нотам и очень, очень быстро — он единственным вышел из 1:17 с, почти на секунду опередив Марка Уэббера на Уильямсе. Теперь команде Бриаторе оставалось лишь скрестить пальцы — и ждать, чем ответит Райкконен. Машина финна явно была тяжелее, и он прошел свой быстрый круг, как по узенькой жердочке над пропастью... Кими много уступил испанцу во второй сессии, но выиграл поул по сумме двух попыток с преимуществом всего в 0,1 с! Боксы МакЛарена взорвались ликующими криками — это была весомая заявка на победу.

успели поменяться местами по итогам второго пит-стопа — к огромному разочарованию Марка), а Физико — для компании из двух Тойот, двух Ferrari и МакЛарена Монтойи. И тут началось самое веселье!

Кто говорит, что в Монако невозможно обгонять? Все в этой жизни возможно, если только очень захотеть! На последних двадцати кругах попытки обгонов на все вкусы следовали одна за другой. Ярно Трулли в шпильке Loews безумным маневром прошел Физикеллу, но уже через два поворота его самого опередил Монтойя. Хайдфельд изящно перетормозил Алонсо на выходе из тоннеля. У Уэббера тот же финт так красиво не вышел — даже со второй попытки, — но Марк все же сумел оставить испанца позади. А на десерт, на последнем круге, Михаэль Шумахер «скушал» Баррикелло и едва не «закусил» Ральфом... Настоящее гоночное пиршество!

Когда же все закончилось и публика перевела дух, выяснилось, что McLaren оттеснил Тойоту, а Райкконен — Трулли со второго места в чемпионате мира. Renault разом проиграла своим «серебристым» конкурентам девять очков в Кубке конструкторов. Алонсо стоит поблагодарить невезение, преследовавшее Райкконена на первых этапах сезона, за то, что между ними до сих пор осталась разница в двадцать очков...

ГЕРОИ МОНАКО — WILLIAMSF1 И ХАЙДФЕЛЬД



В полосе неудач WilliamsF1, кажется, поставлена точка. Второе и третье места Ника Хайдфельда и Марка Уэббера на подиуме Монако были получены абсолютно заслуженно — лишь McLaren смотрелся на улицах княжества быстрее их. «Сине-белые» сумели подготовиться к уникальной уличной гонке лучше соперников, особенно в шинном вопросе. Если Алонсо доползал до финиша на практически «лысых» покрышках, то шины Ника и Марка после гонки были в хорошем состоянии. «Одно из важных требований этой трассы — чтобы машина экономно расходовала покрышки. А мы к тому же сумели подобрать шины, которые идеально подходили для Монако!» — с гордостью говорил технический директор Уильямса Сэм Майкл.

Оба пилота добились лучших для себя результатов в Формуле-1. Особенно стоит отметить Хайдфельда. Ник сначала переиграл партнера на дозаправках, а потом подарил публике лучший обгон уик-энда. Перетормозив Алонсо в шикане, немец провел идеальный по технике исполнения и абсолютно корректный с точки зрения правил маневр — настоящий образец гоночного чистописания.

НЕУДАЧНИК МОНАКО — RENAULT

Монако стало самым жестоким поражением Renault с начала сезона. В начале гонки казалось, что оба ее пилота будут в тройке призеров, однако катастрофический износ покрышек на второй части дистанции лишил Алонсо подиума, а Физикеллу — очков. Но в компании Michelin считают, что причина этого — не в качестве шин и даже не в ошибочном выборе типа резины, а в том, что инженеры и пилоты команды не прислушались к рекомендациям шинников.

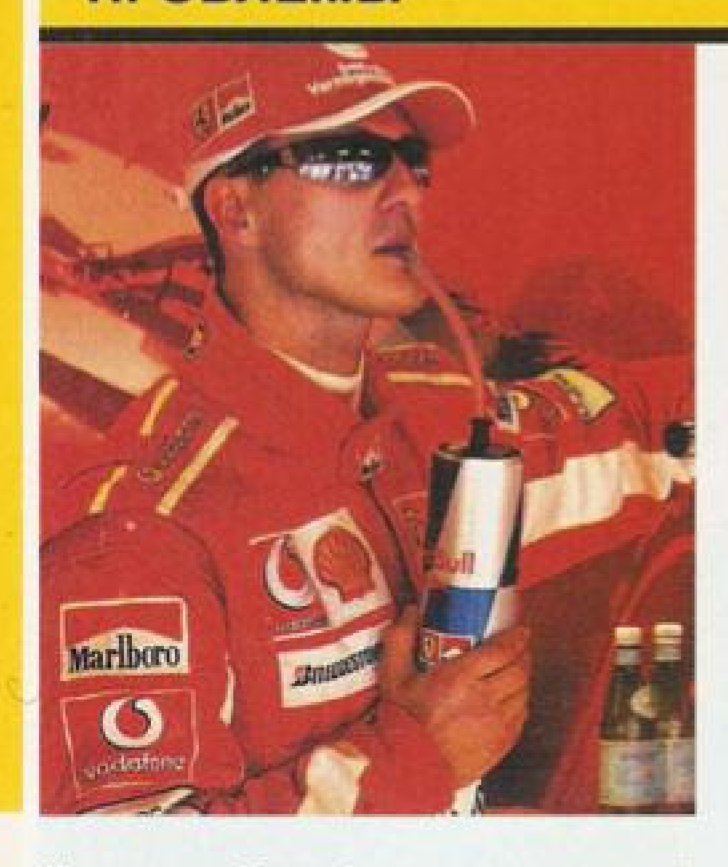
«Будем говорить начистоту: решением их проблем было более разумное использование покрышек в начале гонки! — заявил шеф Michelin Пьер Дюпаскье. — Если бы пилоты Renault на первой части дистанции не гнали на пределе, критического износа резины не возникло бы».

Дюпаскье обвинил команду и в ошибочном стратегическом решении. Когда на трассе появилась машина безопасности, в Renault, несмотря на протесты инженеров Мишлена, дозаправили своих гонщиков до конца дистанции. Тяжелые машины стали есть резину еще интенсивнее, особенно при разгоне и торможении...



22 мая 2005 г. Монте-Карло (Монако)

ПРОБЛЕМЫ FERRARI



Надежды Ferrari на чемпионский титул становятся все призрачнее. Этап в Монако команда может записать себе в пассив — несмотря на лучший круг Михаэля Шумахера в гонке, на двоих с Рубенсом Баррикелло они сумели наскрести лишь три очка. «Все, что могло пойти наперекосяк, именно так и пошло с первых шагов!» — в сердцах скажет после Монако Шумми. А Мика Сало, выступавший за Ferrari в 1999 году, признается, что не припомнит, чтобы в боксах «алых» царила столь подавленная атмосфера.

Невезения Ferrari и правда хватало: сломанный в завале имени Minardi передний спойлер Шумми, заглохший во время дозаправки мотор Баррикелло и его же штраф за превышение скорости на пит-лейне... Но дело не только в этом. Технический директор Росс Браун и гонщики с горечью признают: решение выставить на первые гонки старую машину оказалось глобальной ошибкой — из-за этого новая до сих пор еще не доведена до ума. Больше всего проблем с КПП и аэродинамикой задней части автомобиля — в Маранелло сейчас готовят их полное обновление. Другое слабое место — шины Bridgestone. «Они недостаточно эффективны в квалификации, слишком медленны на одном круге! — разводит руками директор команды Жан Тодт. — В гонке они ведут себя по порядок лучше: в Монако наши парни шли по дистанции на три-четыре секунды быстрее тех, кто был впереди их... Нам необходимо срочно улучшить выступления в квалификации! Когда мы решим эту проблему? Если бы мы знали, как ее решить, она бы уже была решена...»

КОНФЛИКТ РАЛЬФ И РУБЕНС ПРОТИВ ШУММИ



Ральф Шумахер и Рубенс Баррикелло единым фронтом обрушились на Михаэля Шумахера за его пилотаж на финальном круге. Немец сначала жестко отобрал в шпильке седьмое место у своего напарника по Ferrari, а затем, уже на финишной прямой, ринулся в атаку на брата. Отбить у Ральфа шестое место Михаэль все же не сумел (их разделили 0,04 с), но Toyota и Ferrari чудом избежали столкновения.

Ральф рвал и метал: «Все-таки стоит думать головой, прежде чем идти на такой маневр! Еще один миллиметр — и один из нас мог отправиться на тот свет! Порой у Михаэля натурально мозги заклинивает, особенно сейчас, когда он злится, понимая, что сезон пошел насмарку...»

Разговорился и обычно бессловесный Баррикелло: «Мне пришлось убраться с его пути, иначе мы бы столкнулись и оба выбыли из гонки, потеряв три очка, — жаловался Рубиньо. — Я не хочу вносить смуту в команду, и несколько лет назад промолчал бы... Но на этот раз я пошел и поговорил с Михаэлем и Жаном Тодтом. Впрочем, не думаю, что это что-нибудь изменит...

Ну а сам Шумми считает, что все было как надо. «А они что думали, я на воскресную прогулку выехал? Это гонки! Не думаю, что мои маневры были слишком рискованными».

ПОЛОСАТАЯ ЖИЗНЬ TOYOTA

Toyota на гонку в княжестве не питала особых надежд, хотя в ее рядах и был «действующий чемпион» Монако Ярно Трулли. Опытный тестер команды Оливье Панис, готовивший машины к этому Гран При, признался, что они здесь на подиум не претендуют — медленные повороты не для TF105. И все же японцы надеялись финишировать обеими машинами в очках. Но уик-энд не задался с первого дня. Из-за ошибки сотрудника Michelin на машину Ральфа Шумахера поставили покрышку без должной маркировки FIA — и стюарды влепили немцу штраф: 30 секунд к времени квалификации. А затем Шумми-младший сам добавил себе неприятностей, расколотив болид вдребезги на первой сессии...



У Трулли до поры до времени все шло гладко, но команда тактически промахнулась, не дозаправив его под сэйфети-каром. И Ярно по возвращении на трассу оказался в пробке — позади теряющего скорость Физикеллы. Его атака на Джанкарло в шпильке Loews во многом была вынужденным шагом — сзади уже слишком опасно наседал Монтойя. Обгон был предельно рискованным: выдержи Toyota эти лягушачьи прыжки по поребрикам, и Трулли получил бы пятое место... Итальянец рискнул — и проиграл: Физико был пройден, но поврежденное от удара о бордюр колесо заставило самого Ярно ошибиться уже на выезде из тоннеля, лишний раз заехать в боксы — и лишиться очков... А Тойоте осталось утешаться тремя баллами, добытыми Ральфом, — немец провел гонку стабильно, рационально и напористо, сумев протолкаться в очки с последнего места. В Монако это дорогого стоит...

СТАРТОВАЯ РЕШЕТКА

Место	Гонщик	Команда/мотор	Шины	Суммарное время (1/2)
1	К. Райкконен	McLaren Mercedes	M	2:30.323 (1:13.644/1:16.679)
2	Ф. Алонсо	Renault	M	2:30.406 (1:14.125/1:16.281)
3	М. Уэббер	Williams BMW	M	2:31.656 (1:14.584/1:17.072)
4	Дж. Физикелла	Renault	M	2:32.100 (1:14.783/1:17.317)
5	Я. Трулли	Toyota	M	2:32.590 (1:15.189/1:17.401)
6	Н. Хайдфельд	Williams BMW	M	2:32.883 (1:15.128/1:17.755)
7	Д. Култхард	Red Bull Cosworth	M	2:33.867 (1:15.329/1:18.538)
8	М. Шумахер	Ferrari	B	3:34.736 (1:16.166/1:18.570)
9	Ж. Вильнев	Sauber Petronas	M	2:34.936 (1:15.921/1:19.015)
10	Р. Баррикелло	Ferrari	B	2:34.983 (1:16.142/1:18.841)
11	Ф. Масса	Sauber Petronas	M	2:35.120 (1:16.218/1:18.902)
12	В. Лиуцци	Red Bull Cosworth	M	2:37.152 (1:16.817/1:20.335)
13	П. Фризахер	Minardi Cosworth	B	2:40.810 (1:18.574/1:22.236)
14	К. Альберс	Minardi Cosworth	B	2:42.206 (1:19.229/1:22.977)
15	Т. Монтейру	Jordan Toyota	B	2:43.087 (1:19.408/1:23.670)
16	Н. Картикян	Jordan Toyota	B	2:43.442 (1:19.474/1:23.968)
17	Р. Шумахер	Toyota	M	- (-/-)
18	Х.-П. Монтойя	McLaren Mercedes	M	- (1:14.858/- штраф)

ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ

1.	Ф. Алонсо	49
2	К. Райкконен	27
3	Я. Трулли	26
4	М. Уэббер	18
5	Н. Хайдфельд	17
6	Р. Шумахер	17
7	Дж. Физикелла	14
8	Х.-П. Монтойя	14
9	М. Шумахер	12
10	Д. Култхард	10
11	Р. Баррикелло	9
12	А. Вурц	6
13	Ж. Вильнев	5
14	П. де ла Роса	4
15	К. Клин	3
16	Ф. Масса	2
17	В. Лиуцци	1
18	Т. Монтейру	0
19	Н. Картикян	0
20	Дж. Баттон	0
21	П. Фризахер	0
22	К.Альберс	0
23	Т.Сато	0
24	Э.Дэвидсон	0

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

1	Renault F1	63
2	McLaren	51
3	Toyota F1	43
4	WilliamsF1	35
5	Ferrari	21
6	Red Bull Racing	14
7	Sauber	7
8	Jordan Grand Prix	0
9	BAR Honda	0
10	Minardi F1	0

Длина круга: 3.340 км. Дистанция гонки: 260.520 км (78 кругов)

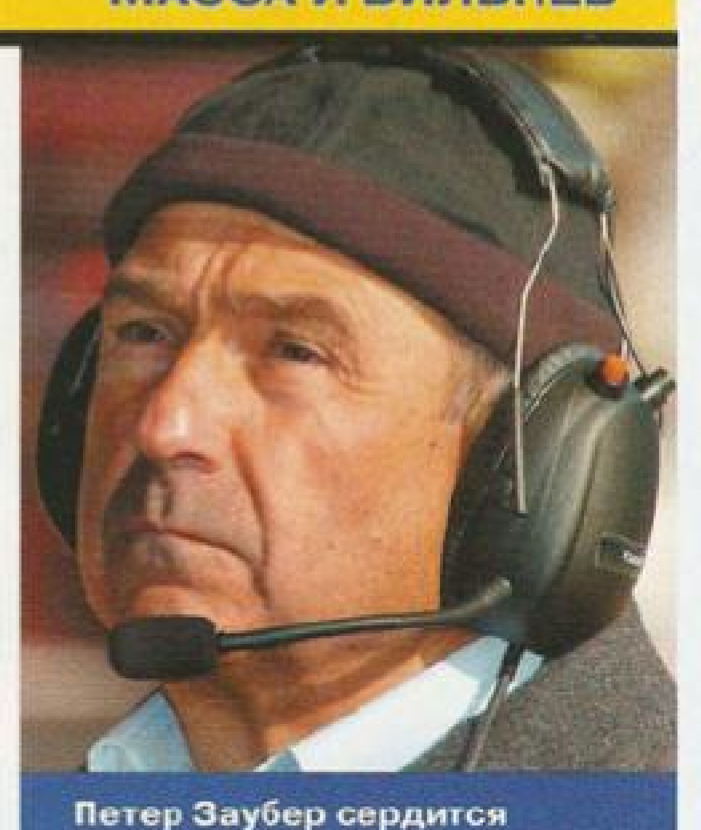
КОЛЛИЗИЯ

Петер Заубер в ярости: на Гран При Монако звезда его команды Жак Вильнев столкнулся со своим же напарником Фелипе Массой!

К 43-м круге у бразильца уже сильно износились покрышки — двумя кругами ранее он не смог сдержать атаку пилота МакЛарена Хуана-Пабло Монтойи. И Вильнев решил, что у него тоже есть шанс на успех, тем более что на кону восьмое место... Жак атаковал напарника в повороте Ste Devote, но маневр вышел корявым: и Массу выпихнул с трассы, и себе сломал носовой обтекатель... Фелипе вернулся в гонку уже за пределами очковой зоны, а Жак откатился в последние ряды — ему пришлось менять сломанный «нос».

«У нас была отменная стратегия на гонку, а прекрасная работа заправочных бригад позволила подняться очень высоко после сэйфети-кара. Мы имели шанс сократить отставание от Red Bull Racing, но авария, спровоцированная Жаком, привела к потере важных очков!» — негодовал Заубер. Он даже вызвал для «разбора полетов» на фабрику в Хинвилл обоих гонщиков и не стал отрицать, что виновный, скорее всего, будет наказан. Но герр Петер подчеркнул, что, прежде чем принимать решение о санкциях, он выслушает обоих. «Я сказал пилотам, что не хочу обсуждать случившееся прямо в паддоке, когда эмоции еще не остыли. Обычно они не приезжают после гонки на фабрику, но на этот раз ситуация слишком серьезна, и нам необходимо вместе ее обсудить».

МАССА И ВИЛЬНЕВ



Петер Заубер сердится

Масса отказался подробно комментировать инцидент, заметив лишь, что маневр канадца был необдуманным. Вильнев же признал свою вину: «Мне была дана команда сократить отставание от парней впереди, ведь все мы претендовали на очки. Я попытался что-то предпринять, но, к сожалению, неудачно».

Жак Вильнев в Монако проштрафился...

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Ник Хайдфельд (WilliamsF1)
«Когда на трассе появилась машина безопасности, нас с Марком Уэббером позвали на дозаправку практически одновременно, но механики фантастически быстро провели пит-стопы, и я не потерял времени. На вторую дозаправку мой инженер рискнул зазвать меня чуть раньше, что позволило мне вернуться на трассу впереди Марка. У Алонсо были проблемы с шинами, и я несколько кругов выбирал лучшее место для обгона. Он защищался что было сил, но я сумел его перетормозить!»

Марк Уэббер (WilliamsF1)
«Это мой первый подиум в Формуле-1! За неделю до Монако мы провели дополнительные тесты шин, что дало нам преимущество: за исключением МакЛарена, мы выглядели сильнее всех на этой трассе. В начале гонки я застрял за Ярно Трулли, а потом еще и Ник обошел меня на втором пит-стопе... Но схватка с Алонсо получилась классной. Он устроил мне в шикане нелегкую жизнь, но я все же сумел пройти его».

Фернандо Алонсо (Renault)
«Гонка выдалась для меня страшно тяжелой! Я старался беречь шины с самого старта, но на последних двадцати кругах дела пошли хуже некуда. Я делал все, что мог, чтобы удержать позади гонщиков Уильямса, но они все же меня обогнали. Задние покрышки моей машины были сильно изношены, и на входе в шикану соперники могли тормозить гораздо позже меня».

Хуан-Пабло Монтойя (McLaren)
«Если бы не штраф, вынудивший меня стартовать из последних рядов, я бы наверняка закончил гонку на подиуме. На старте мне удалось пройти несколько машин и всю дистанцию я был занят борьбой — сначала с Массой и Баррикелло, потом с Трулли. На последних кругах я догнал и Алонсо. Можно было попытаться его атаковать, но я решил не рисковать и сохранить пятое место. Учитывая, что я стартовал в хвосте, можно признать, что нам удалось выжать из ситуации все возможное».

Пэт Симондс (Renault)
«Мы предполагали, что износ задних покрышек может стать проблемой для нашей машины. Но его уровень намного превзошел самые пессимистические прогнозы. Мы знали, что наши соперники использовали более мягкий тип резины, но у них проблем не возникло. Очевидно, причина проблем в том, как именно наши машины изнашивают покрышки».

ПОЕДИНКИ В КВАЛИФИКАЦИИ

Ferrari	М. Шумахер	Р. Баррикелло	4:2
Renault	Ф. Алонсо	Дж. Физикелла	5:1
Williams BMW	М. Уэббер	Н. Хайдфельд	5:1
McLaren Mercedes	К. Райкконен	Х-П. Монтойя	3:1
Sauber Petronas	Ж. Вильнев	Ф. Масса	2:4
Red Bull Cosworth	Д. Култхард	В. Лиуцци	3:0
Toyota	Я. Трулли	Р. Шумахер	5:1
Jordan Toyota	Т. Монтейру	Н. Картикян	2:4
Minardi Cosworth	К. Альберс	П. Фризахер	2:4

ЛУЧШИЕ КРУГИ В ГОНКЕ

1	М. Шумахер	1:15.842 (40)
2	К. Райкконен	1:15.921 (41)
3	Ф. Алонсо	1:16.600 (19)
4	Дж. Физикелла	1:16.776 (20)
5	Я. Трулли	1:16.812 (38)
6	Р. Баррикелло	1:16.916 (51)
7	М. Уэббер	1:16.971 (77)
8	Р. Шумахер	1:17.070 (11)
9	Н. Хайдфельд	1:17.159 (15)
10	Х-.П. Монтойя	1:17.403 (50)
11	Ж. Вильнев	1:17.482 (17)
12	Д. Култхард	1:17.693 (15)
13	Ф. Масса	1:17.799 (16)
14	В. Лиуцци	1:18.030 (43)
15	П. Фризахер	1:19.037 (19)
16	К. Альберс	1:20.237 (22)
17	Т. Монтейру	1:20.747 (12)
18	Н. Картикян	1:22.019 (14)

РЕЗУЛЬТАТЫ ГРАН ПРИ МОНАКО

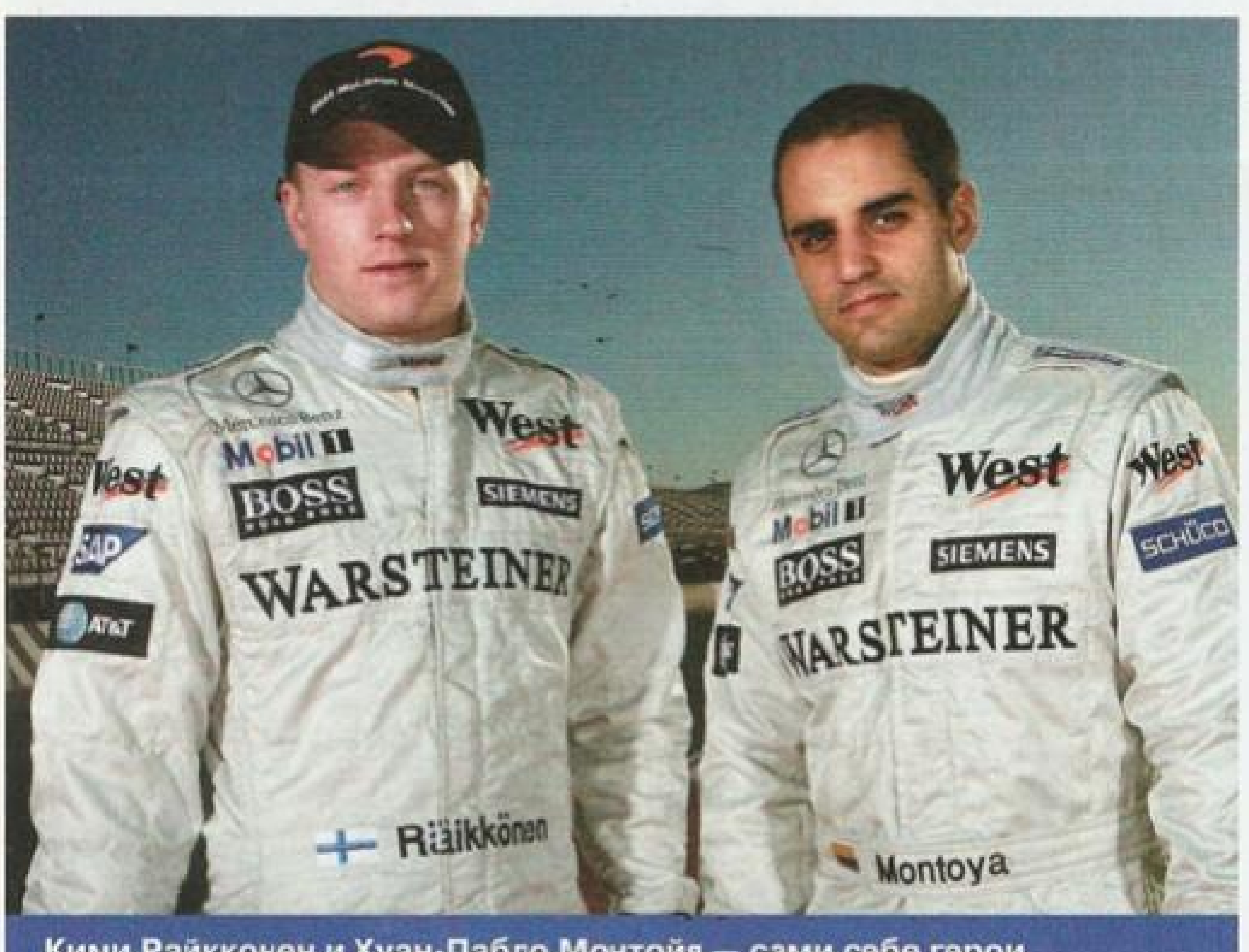
Место	Гонщик	Страна	Команда/мотор	Шины	Время/причина схода (круги)
1	К. Райкконен	Финляндия	McLaren Mercedes	M	1 ч 45:15.556 (78)
2	Н. Хайдфельд	Германия	Williams BMW	M	+13.877 (78)
3	М. Уэббер	Австралия	Williams BMW	M	+18.484 (78)
4	Ф. Алонсо	Испания	Renault	M	+36.487 (78)
5	Х.-П. Монтойя	Колумбия	McLaren Mercedes	M	+36.647 (78)
6	Р. Шумахер	Германия	Toyota	M	+37.177 (78)
7	М. Шумахер	Германия	Ferrari	B	+37.223 (78)
8	Р. Баррикелло	Бразилия	Ferrari	B	+37.570 (78)
9	Ф. Масса	Бразилия	Sauber Petronas	M	+1 круг (77)
10	Я. Трулли	Италия	Toyota	M	+1 круг (77)
11	Ж. Вильнев	Канада	Sauber Petronas	M	+1 круг (77)
12	Дж. Физикелла	Италия	Renault	M	+1 круг (77)
13	Т. Монтейру	Португалия	Jordan Toyota	B	+3 круга (75)
14	К. Альберс	Нидерланды	Minardi Cosworth	B	+5 кругов (73)
-	В Лиуцци	Италия	Red Bull Cosworth	M	повреждение (59)
-	П Фризахер	Австрия	Minardi Cosworth	B	вылет (29)
-	Д Култхард	Великобритания	Red Bull Cosworth	M	авария (23)
-	Н Картикян	Индия	Jordan Toyota	B	повреждение (18)

МАТЕРИАЛЫ ПОДГОТОВИЛА КАТЕРИНА ОСИННИКОВА

Герои для Героев

Для миллионов болельщиков от мала до велика гонщики Формулы-1 являются идолами, кумирами, героями. Но супермены, выводящие формульные болиды на трассу, за ее пределами — обычные люди. У которых есть собственные герои и кумиры. Кем же восхищаются «гладиаторы асфальта»?

ТЕКСТ **КАТЕРИНА ОСПИННИКОВА** ФОТО **DPPI**



Кими Райкконен и Хуан-Пабло Монтойя — сами себе герои

Конечно, есть среди гонщиков Больших Призов и такие, кто не признает никаких кумиров и авторитетов. Например, партнеры по МакЛарену Кими Райкконен и Хуан-Пабло Монтойя. «Никто! — отрезал Ледяной Финн на вопрос, кого он считает своим героем. — Нет у меня никаких кумиров, и никогда не было».

Монтойя тоже еще тот эгоцентрист, правда, колумбиец по сравнению с финном более красноречив: «У меня никогда не было героев. Я сам себе герой и ориентируюсь только на самого себя. Если вы хотите добиться успеха, вам необходимо сконцентрироваться на самом себе и не пытаться идти по чьим-то стопам».

«В Формуле-1 у меня никогда не было кумиров! — объявляет и другой молодой да ранний, 23-летняя звезда Renault Фернандо Алонсо. — Мой настоящий герой — мой отец. Я восхищаюсь им за те жертвы, которые он принес, поддерживая свою семью и мою карьеру».

В своей песочнице

Но это исключения. Подавляющее большинство гоночных звезд настоящего и прошлого не стесняются выражать свое восхищение той или иной яркой личностью от автоспорта.

«Поскольку я очень рано увлекся Формулой-1, герои моих юных лет в основном носили гоночные шлемы, — говорит четырехкратный чемпион мира, Профессор Ален Прост. — Моим первым кумиром был трехкратный чемпион мира Джеки Стюарт. Потом я восхищался Ники Лаудой — не только его талантами гонщика, но и его мужеством, когда он вернулся на трассу после страшной аварии 1976 года на Нюрбургринге, где он чуть не сгорел заживо. Удивительное дело — через восемь лет, в 1984 году мы с Лаудой стали партнерами в МакЛарене!»

У лидера Ferrari, семикратного чемпиона мира Михаэля Шумахера, болельщиков, наверное, больше, чем у любого другого пилота в истории автоспорта. А сам Шумми своим кумиром все чаще называет Бразильского Волшебника — гонщика, рекорды которого Михаэль стремится побить до сих пор, через 11 лет после его гибели. «Никто не производил на меня большего впечатления, чем Айртон Сенна, — признается Михаэль. — Меня до сих пор поражает его умение контролировать машину, абсолютное



«Красный Барон» Михаэль Шумахер — идол нового поколения поклонников Формулы-1

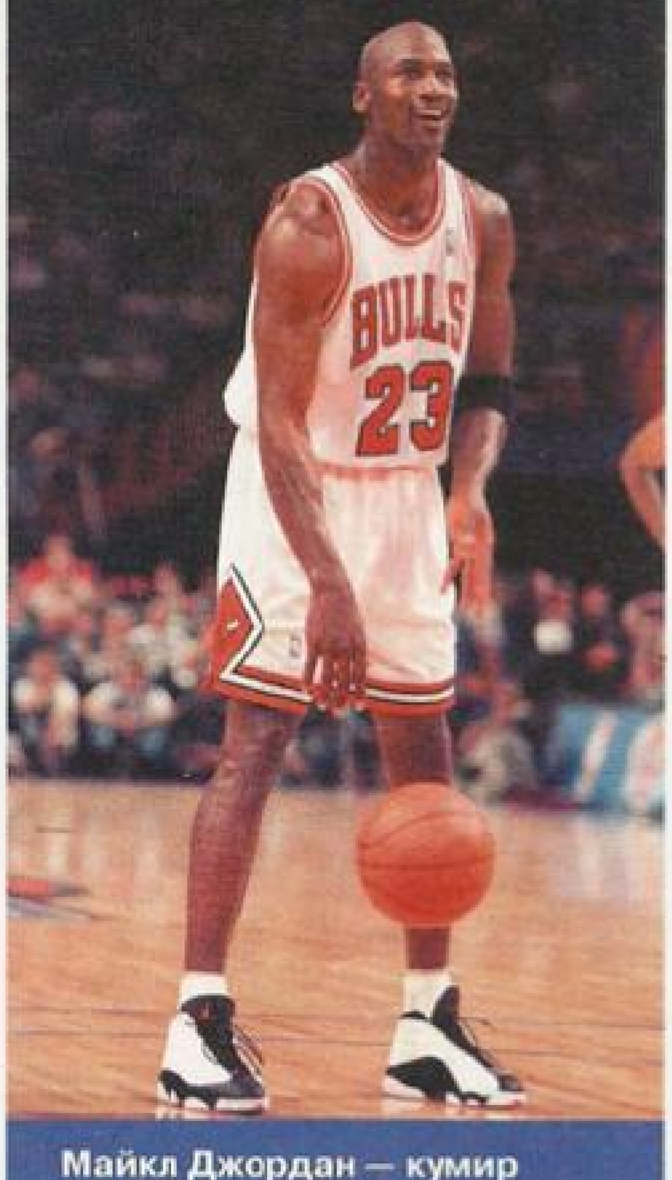

Айртон Сенна остается кумиром миллионов... В том числе и своих коллег — гонщиков Формулы-1

самообладание за рулем, его уникальный стиль пилотирования».

И хотя многие молодые гонщики — например, Рикардо Зонта, Дженсон Баттон — называют кумиром своего детства уже самого Михаэля, те, кто постарше, кто успел увидеть Сенну на трассе или даже встречался с ним в жизни, присоединяются к Шумми.

«Мой герой — Айртон! — подтверждает 32-летний пилот Renault Джанкарло Физикелла. — Он привнес в Формулу-1 то волшебство, в отсветах которого мы существуем до сих пор». Его соотечественник из Тойоты, 30-летний Ярно Трулли, соглашается: «Да, в юности я почти молился на Айртона. Их битвы с Аленом Простом вызывали у меня восторг! Однажды, в 1991 году, мне довелось встретиться с Сенной на награждении чемпионов FIA. Я тогда выиграл картинговый чемпионат мира, а он — Формулу-1. Меня потрясло, насколько доброжелательно он разговаривал со мной, 17-летним мальчишкой»...

Но больше всего воспоминаний о Бразильском Волшебнике сохранилось, естественно, у его земляка, 34-летнего Рубенса Баррикелло. Когда в 1993 году юный Рубиньо дебютировал в Больших Призах,



Майкл Джордан — кумир Ника Хайдфельда

трехкратный чемпион мира Сенна взял его под свою опеку. Гибель Айртона в Имоле в 1994 году стала для Баррикелло тяжелой личной трагедией. «Он был моим идолом, — говорит сегодня Рубенс. — Сенна был всем тем, чем мне хотелось бы стать. Тогда его смерть стала для меня чудовищным ударом. Сегодня я уже способен вполне комфортно жить с памятью об Айртоне. Могу смотреть видеозаписи с ним... Все, кроме той, на которой он врезается в стену в повороте Тамбурелло... Это до сих пор слишком больно. Что ж, жизнь устроена так, что нам часто приходится терять тех, кого мы любим... И мы вынуждены смиряться с таким порядком вещей. Но, хотите верьте, хотите нет, для меня Айртон все еще где-то рядом. Когда я молюсь перед сном, я обращаюсь к Богу... И немножко — к Айртону тоже... Наверное, для кого-то это прозвучит глупо. Однако жизнь — загадочная штука, мы так многого о ней не знаем. Я, как и Айртон, человек очень верующий, и мне бы хотелось однажды выйти за пределы чистого «рацио» в другую реальность»...

О, спорт, ты...

Но не обязательно героями гонщиков оказываются другие гонщики. «Мой кумир — американский баскетболист Майкл Джордан! — говорит пилот Уильямса Ник Хайдфельд. — Правда, постеров с его изображением я дома на стенки никогда не вешал, но всегда восхищался его несгибаемым бойцовским духом. Летающий Майк никогда не сдавался! Даже когда игра казалась безнадежно проигранной, у него хватало характера, чтобы переломить ход событий и превратить почти неизбежное поражение в победу!»

Михаэль Шумахер любит вспоминать, как в детстве он «фанател» от вратаря немецкой сборной по футболу, своего однофамильца Тони Шумахера. «Думаю, ни для кого не секрет, что я страстный футбольный болельщик, — говорит Красный Барон. — В школьные годы моим кумиром был Тони Шумахер, один из лучших голкиперов за всю историю немецкого футбола. В каждой игре он выкладывался на сто двадцать процентов и никогда не показывал ни единого признака физической или психологической слабости. В детстве я настолько обожал Тони, что даже придумал, что он — мой дядя!»

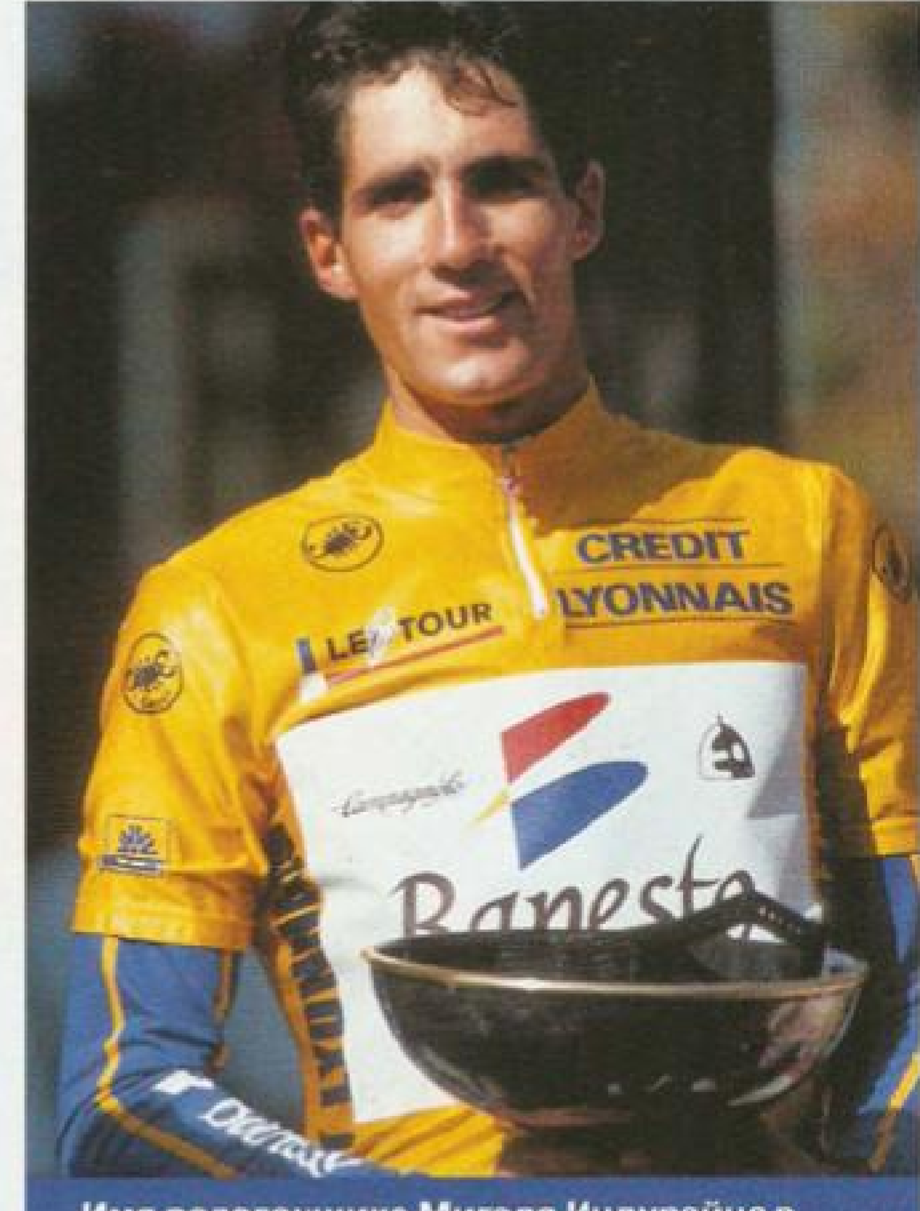
Рубенс Баррикелло уже много лет болеет за своего земляка, мотогонщика Алекса Барруша: «Наши карьеры много лет шли параллельными курсами, хотя он на два года старше. Когда я гонялся на картах с объемом двигателя 50 кубов, он выступал на минибайках. Мы сталкивались с похожими сложностями и почти одновременно добивались успехов».

«В юности я восхищался великим испанским велосипедистом Мигелем Индурайном, пятикратным победителем Тур де Франс, за его спортивный дух и благородство, — признается Фернандо Алонсо.





Спортивные достижения и человеческое мужество Лэнса Армстронга завоевали сердца миллионов болельщиков, среди которых Марк Уэббер и Дженсон Баттон



Имя велогонщика Мигеля Индурайна в Испании известно каждому мальчишке

Особым восхищением у многих героев формульных трасс пользуется еще один велосипедист — Лэнс Армстронг. Американец знаменит не только своими поразительными спортивными достижениями (он шестикратный победитель велогонки Тур де Франс), но и победой над раком. Врачи диагностировали у него смертельную болезнь еще в 1996 году. Но, хотя у Армстронга было всего 40 процентов шансов выжить, Лэнс выздоровел, а потом вернулся в большой спорт и вновь стал непобедимым. Последний раз он выиграл Большую Петлю в 2003 году. «Армстронг сумел победить судьбу практически одной силой воли! — восхищается Дженсон Баттон. — Он стал одним из величайших спортсменов, которых только видел этот мир». Еще один горячий поклонник Армстронга — пилот Уильямса Марк Уэббер. «Я всегда интересовался велогонками и пристально следил за судьбой Лэнса, — говорит австралиец. — То, что с ним случилось, очень близко затрагивает лично меня, поскольку моя семья очень сильно пострадала от раковых заболеваний. Я потрясен мужеством и силой воли Лэнса и глубоко изумлен тем, что ему удалось достичь. Он — настоящий герой, его достижения и судьба неизменно вдохновляют меня».

Глубокое почтение многие «формулисты» выказывают атлетам-олимпийцам. «В них еще живет чистый дух соревнований, спортивной борьбы!» — говорит тест-пилот Тойоты Рикардо Зонта. «Да, они по-прежнему сражаются друг с другом, рассчитывая лишь на собственные силы, — поддерживает бразильца гонщик Red Bull Racing Дэвид Култхард. — В то время как мы, выходя на старт, имеем в своем распоряжении машины и прочие технические игрушки». «Я тоже восхищаюсь олимпийцами, — соглашается Марк Уэббер. — Их спортивный дух вдохновляет очень многих людей. А еще я преклоняюсь перед участниками Параолимпийских игр — они демонстрируют исключительное мужество в борьбе с обстоятельствами. А вообще, спорт как таковой является моим кумиром, ведь он — самый замечательный пример мирного сосуществования различных рас, религий и экономических систем».

Политики и идеалисты

Спортом интересы гонщиков Формулы-1 не ограничиваются. Многие находят кумиров среди политических, общественных и религиозных фигур, деятелей искусства...

«Я с детства преклоняюсь перед Шарлем де Голлем, лидером французского сопротивления во Второй мировой войне, а потом президентом Франции, — говорит Ален Прост. — Генерал де Голль был великим человеком и очень много сделал для славы Франции».

«Мой герой — Супермен! — улыбается тест-пилот Тойоты Оливье Панис. — А если серьезно, я очень уважаю людей, которые стремятся помогать людям в беде, особенно детям...»

«И я восхищаюсь всеми теми организациями и людьми, которые пытаются облегчить боль и страдания в нашем мире! — подхватывает его старый приятель Ярно Трулли. — Я бесконечно уважаю и всячески поддерживаю мою маму (она архитектор), которая построила больницу в Африке. Кроме того, я верующий католик, и моим героем много лет был Папа Иоанн Павел II. Он на собственном примере учил нас очень многим важным вещам. Папа был одной из самых выдающихся личностей, которых я видел в своей жизни, и я очень опечален его кончиной».

«А я испытываю глубокое уважение к певцу Боно, лидеру группы U2, — заявляет Дэвид Култхард. — Мне нравится не только его творчество, но и его активная общественная, антивоенная и благотворительная деятельность, стремление помочь сделать этот мир хотя бы немного лучше».



Шарль де Голль — герой Франции и Алена Проста

Команда Ferrari регулярно испрашивала благословения у Папы Римского Иоанна Павла II



Лидер группы U2 Боно — певец и общественный деятель

29 мая 2005 г. Нюрбургринг (Германия)

Риск – благородное дело?

Кими Райкконен заслуживал победу на Нюрбургринге. Он лидировал большую часть дистанции, но в итоге Гран При Европы выиграл его главный соперник из Renault Фернандо Алонсо. Потому что, как гласит любимый афоризм босса Кими Рона Денниса, для того чтобы победить, надо сначала финишировать. А «серебряная стрела» финна улетела в отбойники за круг до клетчатого флага...

А ведь как здорово для Кими начиналась эта гонка... Райкконен хладнокровно воспользовался ахиллесовой пятой Уильямса — слабым стартом — и отобрал у Ника Хайдфельда лидерство в первом же повороте. А большинство его соперников оказались вовлечены в кучу-малу, организованную Марком Уэббером. «Я стремился защитить свою позицию от Тойоты Ярно Трулли, для меня было очень важно остаться впереди него, — объяснял потом Уэббер. — Из-за этого я и не сумел вовремя повернуть...» Австралиец заблокировал колеса, и его машина врезалась в поворачивавший по внешнему радиусу McLaren Хуана-Пабло Монтойи. Хотя колумбиец тоже был не без греха, Марк взял всю вину на себя. «Хуан не обязан был освобождать мне место. Конечно, он поворачивал довольно резко, но он же тоже должен был как-то вписываться в поворот!»

Завал вышел на славу. Уэббер выбыл из гонки со сломанной подвеской. Монтойе, Баррикелло и Михаэлю Шумахеру пришлось вспахивать газоны. Ральф Шумахер и Такума Сато поехали в боксы за новыми носовыми обтекателями.

«Жизнь — это всегда риск. Мы обсудили с Кими по радио ситуацию и сообща решили, что будем бороться за победу до конца. И никто в команде, включая гонщика, не сожалеет об этом решении».

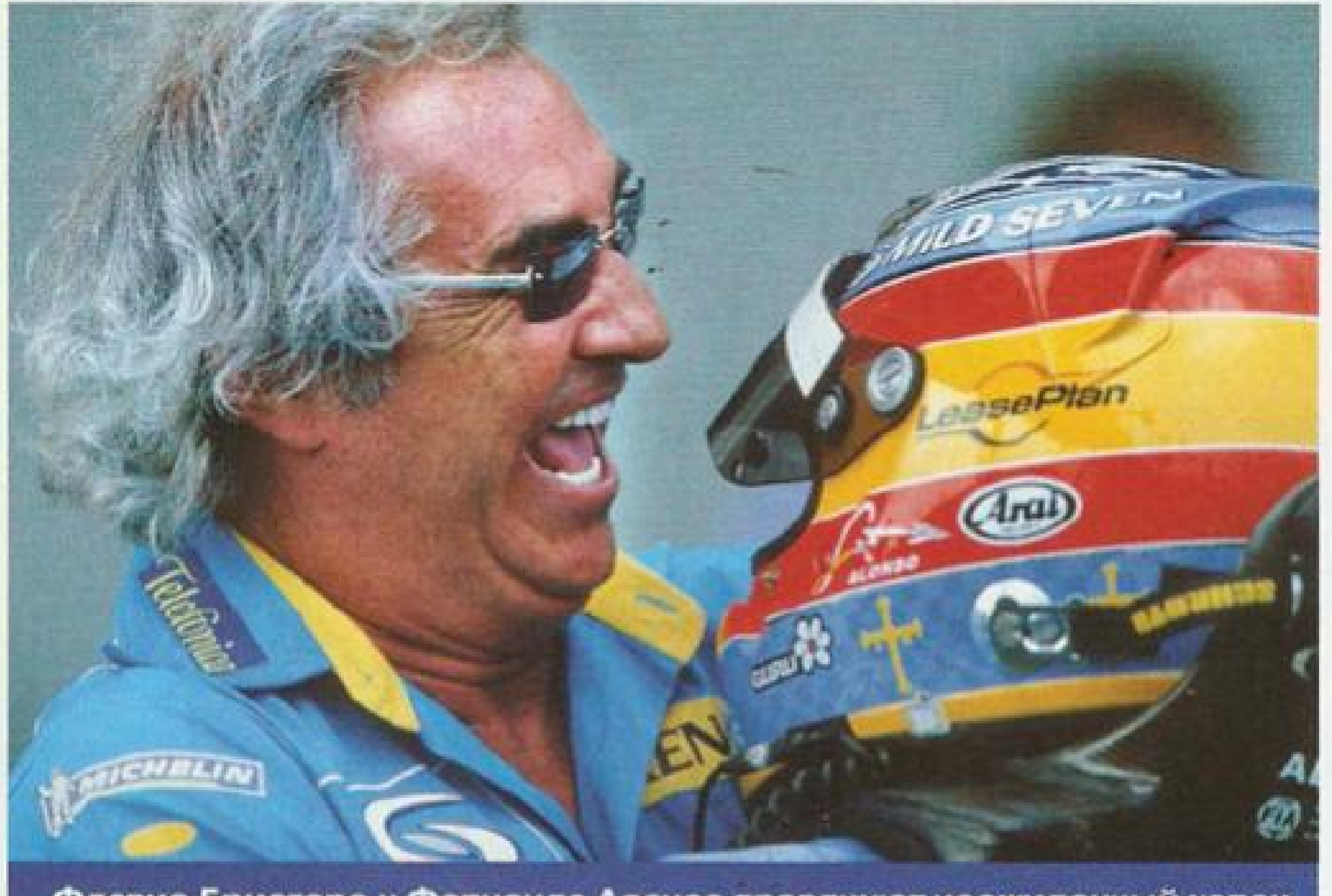
Рон Деннис (McLaren)

Фернандо Алонсо получил могучий пинок под зад от Тойоты. «Я страшно занервничал, когда Ральф врезался в меня, — рассказывал испанец. — Испугался, что машина повреждена и мне придется сойти с дистанции. Но через несколько поворотов понял, что с автомобилем все в порядке».

А тем временем лидер гонки Кими Райкконен быстро уходил в отрыв за компанию с Хайдфельдом. Но немца ждало три пит-стопа, и он реально мог надеяться только на подиум. Шансов на победу не было и у Renault. Джанкарло Физикелла, заглохший на прогревочном круге, боролся лишь за пару-тройку очков. Алонсо шел по трассе уверенно и рассчитывал на вторую ступень подиума.

И тут Райкконен совершил две ошибки подряд, последствия которых в итоге стоили ему победы. На 30-м круге финн срезал поворот по гравию, оставив там часть аэродинамического обвеса. Прижимная сила машины резко уменьшилась, началась блокировка колес на торможении. Катастрофа наступила за 24 круга до финиша: обгоняя на круг Sauber Жака Вильнева Кими снова ошибся и на его правой передней шине образовалась проплешина. Последние пятнадцать кругов дистанции стали для финна настоящей пыткой. Оквадраченная покрышка вызвала вибрацию, которая постоянно усиливалась. Скорость МакЛарена падала — и Алонсо, пришпоренный этим известием, ринулся в погоню...

Мудрость решения, принятого в этой ситуации капитанским мостиком МакЛарена, может быть оспорена. Они могли бы сменить Кими покрышку. Это стоило бы финну победы, но он финишировал бы не далее третьего места. Но McLaren пошел ва-банк и оставил своего пилота на трассе — в надежде на то, что покрышка дотянет до финиша. Номер оказался проигрышным. Покрышка выдержала. Не выдержала передняя подвеска — вибрация доконала ее в первом повороте финального круга. Кими закончил гонку в гравии, и хорошо еще, что без травм, а его отставание от испанца



Флавио Бриаторе и Фернандо Алонсо празднуют неожиданный успех

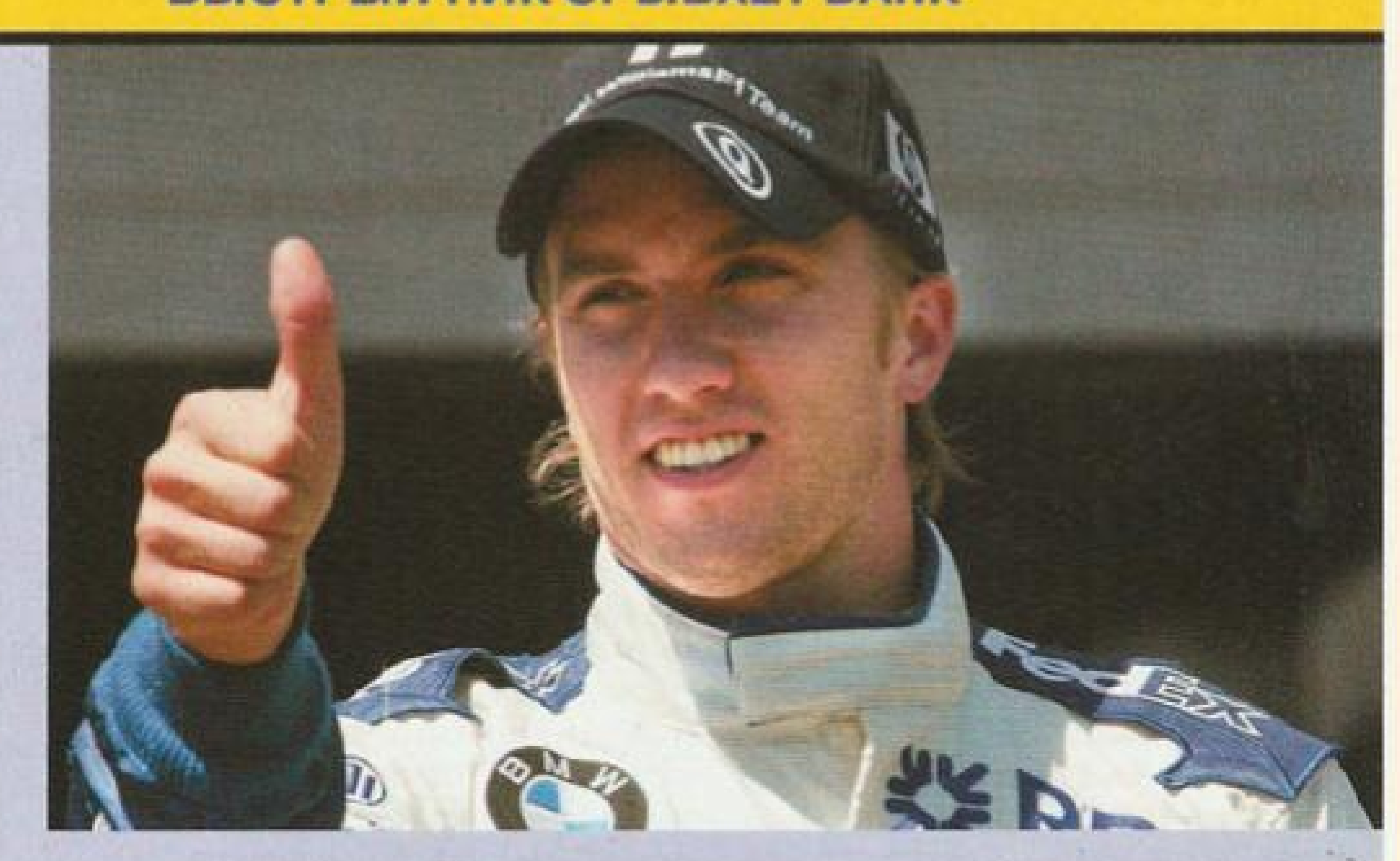
в зачете чемпионата стало близко к критическому.

Холодная логика заставляет упрекать McLaren за авантюру. Но сердце невольно отдает дань восхищения бойцовскому духу команды — и отваге самого Кими, через боль, с чернотой в глазах, тащившего к финишу свою охромевшую машину. Пусть он и Ледяной Финн, но как близко это русской душе — сперва создать себе проблемы, а потом героически их преодолевать...

Катастрофа в МакЛарене дала возможность Нику Хайдфельду второй этап подряд стать серебряным призером — очевидный прогресс, который демонстрирует Williams, сделал этот подиум вполне заслуженным. Чего нельзя сказать про третье место Рубенса Баррикелло. Ferrari обязана этим возвращением на подиум в основном неудачам и штрафам пилотов других команд.

Ну а в Renault шумно праздновали нежданную победу. «Сочувствую ли я Кими и МакЛарену? Нисколько! — провозглашал босс Renault Флавио Бриаторе. — Разве нам кто-нибудь сочувствовал после нашей неудачи в Монако?» Фернандо тоже сиял от радости: «Первые три гонки я выигрывал, лидируя от старта до финиша. Но сегодняшняя победа доставила мне гораздо больше положительных эмоций!» Что ж, это понятно — возможно, именно гонка на Нюрбургринге решит исход чемпионата в пользу испанца...

КВАЛИФИКАЦИЯ — БЫСТРЫЙ НИК СРЫВАЕТ БАНК



К Нюрбургрингу FIA внесла очередные изменения в формат квалификации. Воскресную сессию отменили, и стартовая решетка теперь определяется по результатам единственной субботней сессии с одним быстрым кругом на каждого гонщика. Запрет на дозаправку перед гонкой сохраняется, а значит, квалификация опять превращается в чисто стратегическую игру.

В итоге поул сенсационно взял Ник Хайдфельд, а третье место занял его напарник Марк Уэббер, несмотря на то, что на тренировках пилоты Уильямса не блистали. Фавориту гонки Кими Райкконену пришлось удовольствоваться вторым местом, но в МакЛарене не сомневались, что баки Уильямса пусты и соперник финна пойдет на три дозаправки против двух у «серебристых».

Однако это не уменьшало радости Хайдфельда, впервые в своей карьере завоевавшего поул-позицию. Быстрый Ник, как прозвали его во времена побед в Формуле-3000, не стартовал первым с тех самых пор. «Это фантастика! — радовался немец, родившийся всего в паре сотен километров от Нюрбургринга. — Добыть первый поул в Ф-1 на домашней трассе! О лучшем нельзя было и мечтать».

Радовалась и базирующаяся в Кельне Toyota, для которой Нюрбургринг — тоже домашняя трасса. Шестьсот сотрудников фабрики, приглашенные компанией на уикэнд, приветствовали четвертое место Ярно Трулли — тот в очередной раз подтвердил свое реноме мастера квалификации, опередив второй McLaren Хуана-Пабло Монтойи и обе Renault, причем, как выяснилось позже, отнюдь не благодаря пустым бакам.

А вот в Renault пребывали в недоумении: Фернандо Алонсо и Джанкарло Физикелла заработали лишь шестое и девятое места — худший результат с начала года. «Я удивился, завершив сессию на шестом месте, — признался лидер чемпионата. — Ведь на утренней практике мы показали лучшее время. Но я думаю, что это отставание объясняется разницей в стратегиях».

Ferrari, мучающаяся с медленно прогревающимися шинами Bridgestone, надеялась, что новые правила позволят ей подняться на решетке повыше, но Рубенс Баррикелло даже с полупустыми баками сумел показать только седьмой результат. Михаэль Шумахер, отдавший предпочтение стратегии с двумя остановками, замкнул первую десятку.

ГЕРОЙ НЮРБУРГРИНГА — ДЭВИД КУЛТХАРД





«Дядюшка Дэвид» тряхнул стариной и напомнил всем, что шотландская гвардия не сдается! Он не только заткнул за пояс своего молодого напарника по Red Bull Racing Витантонио Лиуцци, но и отобрал очки у парней из топ-команд. На старте гонки Дэвид проявил мудрость: пока первая десятка участвовала в массовом завале, шотландец просочился по правой бровке с двенадцатого на четвертое место! «Я решил, что в первом повороте буду держаться внутреннего радиуса, — в прошлые годы с другой стороны слишком часто случались аварии», — объяснил он. Култхарду удалось идеально настроить машину, и его скромный RBR всю дистанцию стабильно шел в высоком темпе и даже лидировал пару кругов. На счету Дэвида — четвертое место и пятое время в гонке, а от подиума его отделили всего 13 секунд. Култхард жалеет лишь о своей ошибке во время первого пит-стопа, больше похожей на невезение. «Я старался выехать из боксов впереди Minardi и выключил лимитатор скорости на долю секунды раньше. Наказание за превышение скорости на пит-лейне потянуло на 20 секунд. Это стоило нам подиума»...

НЕУДАЧНИК НЮРБУРГРИНГА — КИМИ РАЙККОНЕН

В 2001 году, после гонки в Барселоне, пилот МакЛарена Мика Хаккинен признался, что больше всего ему хочется набить комунибудь физиономию, — тогда у лидера гонки на последнем круге дистанции закончилось топливо... В году 2005-м, на Нюрбургринге, его соотечественник и наследник в МакЛарене Кими Райкконен лишился победы на заключительном круге гонки из-за сломавшейся передней подвески. В прошлые годы «горячему финскому парню» не раз доставалось за привычку срывать злость на маршалах трассы. Но на этот раз удар был настолько жесток, что Кими, выбравшись из разбитой машины, был тих и подавлен. «Ощущения дерьмовые», — признался он журналистам. Финн отдал для победы все и сильно рисковал: последние 15 кругов от страшной вибрации у него кружилась голова и мутилось в глазах. Но все жертвы оказались напрасными — подвеска не дожила до финиша всего полторы минуты... Этот удар под дых поставил под угрозу шансы Райкконена на чемпионство — теперь он отстает от Алонсо уже на 32 очка...



29 мая 2005 г. Нюрбургринг (Германия)

ПРОВАЛ — ВОЗВРАЩЕНИЕ BAR

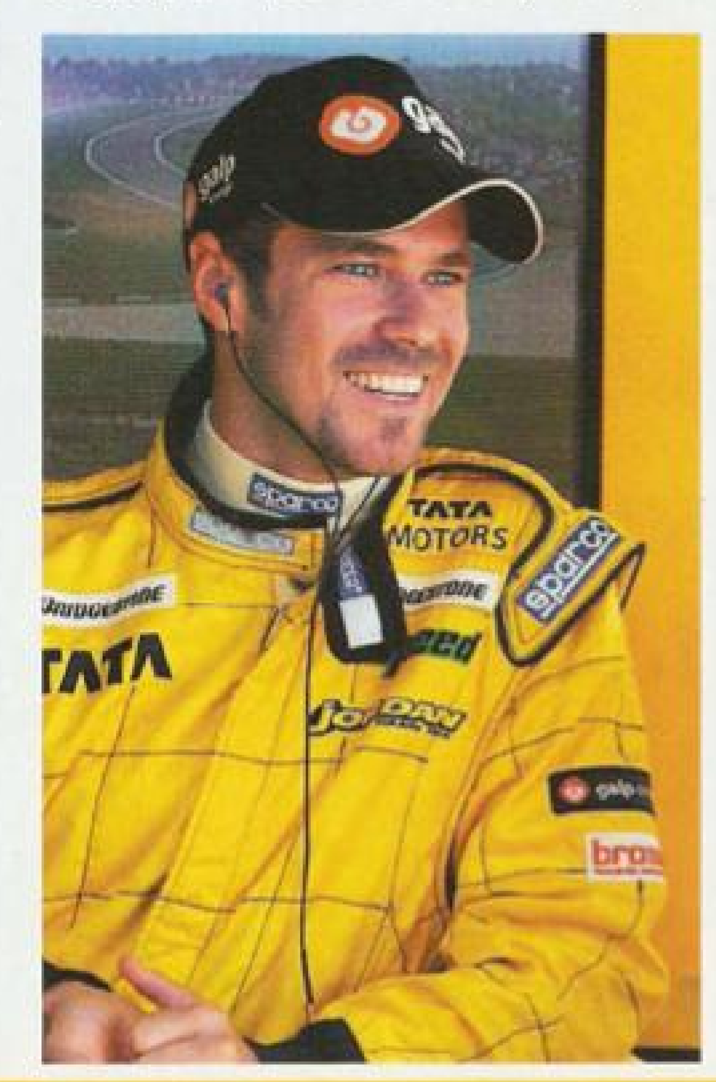


BAR Honda пребывает в растерянности. Команда, вернувшаяся в чемпионат после трехгоночной дисквалификации за нелегальный топливный бак, рассчитывала как минимум попасть в очки. Ведь на тестах ее пилоты были очень быстры. Опасения вызывала лишь необходимость (по настоянию FIA) второй раз использовать моторы месячной давности, прошедшие Имолу. Двигатели Honda не подвели, однако машины на Нюрбургринге быстро ехать не пожелали. В субботу команда еще объясняла 13-е и 16-е места Дженсона Баттона и Такумы Сато стартом в самом начале квалификационной сессии. Но в гонке ситуация повторилась. Таку, правда, не повезло — он повредил машину в завале и менял носовой обтекатель. Дженсон, напротив, выиграл много позиций. Но англичанину не помогло и это: его скорость оказалась недостаточной, чтобы оказывать сопротивление серьезным соперникам. Машины BAR завершили гонку далеко от пьедестала, в компании Зауберов и Джорданов.

«Мы думали, что будем здесь достаточно сильны, — признался Баттон. — Неудача застала нас врасплох. Одни повороты машина проходила с почти раллийным заносом, в других, напротив, возникала чудовищная недостаточная поворачиваемость. Сплошной кошмар — я просто не понимал, что происходит! Хочется верить, что к гонкам в Северной Америке мы найдем хоть какие-то ответы на эти вопросы»...

РЕКОРД — СТАБИЛЬНОСТЬ ТЬЯГУ МОНТЕЙРУ

Как обещал накануне сезона спортивный босс команды Jordan Тревор Карлин, Тьягу Монтейру демонстрирует чудеса стабильности в гонках — на Нюрбургринге португальский новичок Больших Призов в очередной раз благополучно увидел клетчатый флаг — в седьмой раз из семи своих стартов в Гран При. Тем самым Монтейру побил один из самых долгоиграющих рекордов Формулы-1 образца 1965 года, принадлежавший трехкратному чемпиону мира Джеки Стюарту, который добрался до финиша в шести своих дебютных гонках подряд.



«Увлекательнейшая гонка, ни секунды без борьбы! — рассказывает Тьягу. — Сначала я долго защищался от атак Жака Вильнева. На первом пит-стопе меня обогнал мой напарник Нараин Картикян, и мне пришлось идти на пределе, чтобы попытаться опередить его во время второй остановки... И у меня это вышло! Но я так увлекся собственной борьбой, что не заметил синих флагов — за что и был наказан проездом через боксы! Я страшно разозлился, погнал, что было сил... И вдруг передо мной снова возникла желтая машина — оказалось, я умудрился опять догнать Нараина! Я начал прессинговать, и он совершил небольшую ошибку, которой я воспользовался... Честное слово, это была моя лучшая гонка в этом сезоне!»

НЕВЕЗЕНИЕ — TOYOTA

На «домашних» трассах командам почему-то часто не везет. Вот и немецкоговорящей Тойоте, созвавшей на Нюрбургринг всех сотрудников своей кельнской фабрики и кучу гостей, пришлось пережить горечь разочарования.

Ярно Трулли стартовал очень удачно — аккуратно вырулил мимо общей свалки на третье место. Он планировал позднюю первую дозаправку, что позволяло ему реально бороться за очередной подиум. Но шансы Трулли на успех были уничтожены еще до старта прогревочного круга, когда механики, обслуживавшие его машину, не смогли с первой попытки прикурить двигатель. Пока притащили запасной стартер, секундомер уже начал отсчитывать последние 15 секунд. По правилам весь обслуживающий персонал должен покинуть стартовую решетку до этой отсечки. Замешкавшиеся на полторы секунды механики обрекли своего пилота на штраф: проезд через боксы. Это отбросило Ярно в плотный траффик конца первой десятки, откуда он уже не выбрался, как ни старался. Лишь сход Райккомена позволил Трулли заработать одно очко.

Ральфу не повезло еще больше. В завале на старте он сломал передний спойлер о машину Алонсо и был вынужден заехать в боксы. Его дальнейшие мучения в середине второй десятки закончились вылетом на середине дистанции: машину повело, она наскочила на поребрик — и отправилась в гравий...



Ральф Шумахер повредил машину в стартовом завале

СТАРТОВАЯ РЕШЕТКА

Место	Гонщик	Команда/мотор	Шины	Время
1	Н. Хайдфельд	Williams BMW	M	1:30.081
2	К. Райкконен	McLaren Mercedes	M	1:30.197
3	М. Уэббер	Williams BMW	M	1:30.368
4	Я. Трулли	Toyota	M	1:30.700
5	Х.-П. Монтойя	McLaren Mercedes	M	1:30.890
6	Ф. Алонсо	Renault	M	1:31.056
7	Р. Баррикелло	Ferrari	B	1:31.249
8	Р. Шумахер	Toyota	M	1:31.392
9	Дж. Физикелла	Renault	M	1:31.566
10	М. Шумахер	Ferrari	B	1:31.585
11	Ф. Масса	Sauber Petronas	M	1:32.205
12	Д. Култхард	Red Bull Cosworth	M	1:32.553
13	Дж. Баттон	BAR Honda	M	1:32.594
14	В. Лиуцци	Red Bull Cosworth	M	1:32.642
15	Ж. Вильнев	Sauber Petronas	M	1:32.891
16	Т. Сато	BAR Honda	M	1:32.926
17	Т. Монтейру	Jordan Toyota	B	1:35.047
18	П. Фризахер	Minardi Cosworth	B	1:35.954
19	Н. Картикян	Jordan Toyota	B	1:36.192
20	К. Альберс	Minardi Cosworth	B	1:36.239

ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ

1	Ф. Алонсо	59
2	К. Райкконен	27
3	Я. Трулли	27
4	Н. Хайдфельд	25
5	М. Уэббер	18
6	Дж. Физикелла	17
7	Р. Шумахер	17
8	М. Шумахер	16
9	Х.-П. Монтойя	16
10	Д. Култхард	16
11	Р. Баррикелло	15
12	А. Вурц	6
13	Ж. Вильнев	5
14	П. де ла Роса	4
15	К. Клин	3
16	Ф. Масса	2
17	В. Лиуцци	1
18	Дж. Баттон	0
19	Т. Монтейру	0
20	Н. Картикян	0
21	Т. Сато	0
22	П. Фризахер	0
23	К. Альберс	0
24	Э. Дэвидсон	0

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

1	Renault F1	76
2	McLaren	53
3	Toyota F1	44
4	WilliamsF1	43
5	Ferrari	31
6	Red Bull Racing	20
7	Sauber	7
8	Jordan Grand Prix	0
9	BAR Honda	0
10	Minardi F1	0

Длина круга: 5.148 км. Дистанция гонки: 303.715 км (59 кругов)

ПРОБЛЕМА — ШИННЫЙ РЕГЛАМЕНТ



В этом году FIA, желая снизить затраты команд и повысить зрелищность гонок, обязала пилотов проводить Гран При на одном комплекте шин. Сменить их можно только при очевидном повреждении. Накануне сезона многие высказывали опасения, что это новшество заставит гонщиков идти на неоправданный риск. И авария Кими Райкконена на Нюрбургринге это подтвердила. Лидер гонки «оквадратил» покрышку еще на 34-м круге, и к концу дистанции стало очевидно, что если ее не заменить, может произойти авария. Однако McLaren и его гонщик не захотели терять лидерство — и предпочли остаться на трассе, надеясь, что машина продержится до финиша. В результате Кими лишь чудом избежал травм, и миллиметры отделили его неуправляемый болид от столкновения с машиной Баттона...

Один из сопредседателей пилотского профсоюза GPDA Дэвид Култхард заявил, что новый шинный регламент опасен для гонщиков. «Да, это правило повысило количество обгонов. Гонки стали зрелищнее, но одновременно опаснее! FIA считает, что гонщики сами должны принимать решение о смене покрышек при угрозе аварии. Но они хотят, чтобы мы собственными руками ставили крест на гонке лишним визитом в боксы! Никто добровольно на это не пойдет, несмотря на всю опасность. Мы выходим на трассу сражаться, и за рулем не думаем о риске. На последних кругах Нюрбургринга у меня тоже были проблемы с шиной: из-за сильной вибрации я почти ничего не видел, но не мог позволить себе потерять четвертое место, поменяв покрышку!»



ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Фернандо Алонсо (Renault)

«Машина была легка в управлении, и перед вторым пит-стопом я понял, что могу завоевать второе место. А тут команда сообщила мне, что у Райкконена начались проблемы! Мне велели жать, что есть сил. Именно после этого я улетел в гравий — шел на таком пределе, что совершил ошибку. Но, несмотря на это, я почти настиг Кими — его авария произошла на моих глазах».

Ник Хайдфельд (WilliamsF1)

«Я очень доволен своим вторым местом. Несмотря на старт с поула, я не думал, что мы способны победить. Мы понимали, что Кими примет старт лучше. В начале гонки я ехал на пределе, чтобы максимально оторваться от соперников, и наша стратегия трех пит-стопов сработала — в итоге я оказался на третьей позиции. На последних кругах ко мне начал приближаться Баррикелло, но я смог удержать его позади, хотя у меня начали интенсивно изнашиваться задние шины».

Рубенс Баррикелло (Ferrari)

«Финиш на третьем месте после старта с седьмого — неплохой результат. На старте дорогу мне пересекли сразу две машины. Пришлось резко отвернуть налево, потом направо — и потерять на этом массу времени. Но после я шел в хорошем темпе и полностью оправдал нашу стратегию с тремя пит-стопами. Машина чувствовала себя прекрасно, шины работали отлично. Мне кажется, к нам начинает постепенно возвращаться прежняя форма, и уже скоро мы вновь начнем выигрывать гонки!»

Михаэль Шумахер (Ferrari)

«Перед стартом я предсказывал для себя пятый результат, но думал, что он мне достанется легче! Сегодня мой темп в гонке был не так высок, как обычно, а визит на обочину был вызван внезапной недостаточной поворачиваемостью болида — я сошел с накатанной траектории и не смог удержать машину на трассе. Но я все равно не догнал бы Култхарда. Однако подиум Рубенса свидетельствует, что мы движемся в правильном направлении. Мое сочувствие Кими — я понимаю, как горько терять победу так близко от финиша».

Кими Райкконен (McLaren)

«Мы хотели попытаться выиграть гонку. Если бы подвеска выдержала, думаю, у нас бы это получилось. Очень обидно сходить за круг до финиша, но что поделаешь? Ты уже сделал все, что в твоих силах, а дальше надеешься лишь на то, что машина продержится еще один круг, — ведь она уже продержалась так долго»...

ПОЕДИНКИ В КВАЛИФИКАЦИИ

Ferrari	М. Шумахер	Р. Баррикелло	4:3
Renault	Ф. Алонсо	Дж. Физикелла	6:1
Williams BMW	М. Уэббер	Н. Хайдфельд	5:2
McLaren Mercedes	К. Райкконен	Х-П. Монтойя	4:1
Sauber Petronas	Ж. Вильнев	Ф. Масса	2:5
Red Bull Cosworth	Д. Култхард	В. Лиуцци	4:0
Toyota	Я. Трулли	Р. Шумахер	6:1
Jordan Toyota	Т. Монтейру	Н. Картикян	3:4
Minardi Cosworth	К. Альберс	П. Фризахер	2:5

ЛУЧШИЕ КРУГИ В ГОНКЕ

1	Ф. Алонсо	1:30.711 (44)
2	К. Райкконен	1:30.940 (9)
3	Р. Баррикелло	1:31.026 (44)
4	Н. Хайдфельд	1:31.124 (9)
5	Д. Култхард	1:31.306 (19)
6	М. Шумахер	1:31.503 (19)
7	Дж. Физикелла	1:31.708 (47)
8	Р. Шумахер	1:31.724 (25)
9	Я. Трулли	1:31.779 (43)
10	Х.-П. Монтойя	1:31.807 (42)
11	Т. Сато	1:31.889 (26)
12	Дж. Баттон	1:31.955 (20)
13	В. Лиуцци	1:31.971 (43)
14	Ф. Масса	1:32.329 (18)
15	Ж. Вильнев	1:32.583 (41)
16	Н. Картикян	1:33.292 (21)
17	Т. Монтейру	1:33.425 (39)
18	К. Альберс	1:35.047 (18)
19	П. Фризахер	1:35.536 (18)

РЕЗУЛЬТАТЫ ГРАН ПРИ ЕВРОПЫ

Место	Гонщик	Страна	Команда/мотор	Шины	Время/причина схода (круги)
1	Ф. Алонсо	Испания	Renault	M	1:46.648 (59)
2	Н. Хайдфельд	Германия	Williams BMW	M	+16.567 (59)
3	Р. Баррикелло	Бразилия	Ferrari	B	+18.549 (59)
4	Д. Култхард	Великобритания	Red Bull Cosworth	M	+31.588 (59)
5	М. Шумахер	Германия	Ferrari	B	+50.445 (59)
6	Дж. Физикелла	Италия	Renault	M	+51.932 (59)
7	Х.-П. Монтойя	Колумбия	McLaren Mercedes	M	+58.173 (59)
8	Я. Трулли	Италия	Toyota	M	+71.091 (59)
9	В. Лиуцци	Италия	Red Bull Cosworth	M	+71.529 (59)
10	Дж. Баттон	Великобритания	BAR Honda	M	+95.786 (59)
11	К. Райкконен	Финляндия	McLaren Mercedes	M	+1 круг/подвеска (58)
12	Т. Сато	Япония	BAR Honda	M	+1 круг
13	Ж. Вильнев	Канада	Sauber Petronas	M	+1 круг
14	Ф. Масса	Бразилия	Sauber Petronas	M	+1 круг
15	Т. Монтейру	Португалия	Jordan Toyota	B	+1 круг
16	Н. Картикян	Индия	Jordan Toyota	B	+1 круг
17	К. Альберс	Нидерланды	Minardi Cosworth	B	+2 круга (57)
18	П. Фризахер	Австрия	Minardi Cosworth	B	+3 круга (56)
-	Р Шумахер	Германия	Toyota	M	разворот (33)
-	М Уэббер	Австралия	Williams BMW	M	авария (0)



IRL: Даникамания

За несколько дней до старта Инди 500 разразился скандал. Пилоты обратили внимание на то, что 23-летняя американка Даника Патрик получает преимущество... за счет своего веса. Дело в том, что в IRL, в отличие от Формулы-1, минимальный вес болида измеряется без гонщика. Это значит, что более легкий пилот находится в более выгодных условиях. «Мы никогда не обращали на это правило внимания, но Патрик слишком уж легкая», — заметил действующий чемпион IRL Тони Канаан. Действительно, двукратный чемпион Сэм Хорниш «плотнее» Даники на 40 килограммов. В команде Penske, за которую выступает Хорниш, подсчитали, что за счет этого Патрик получает превосходство в скорости до 10 км/ч. На овалах вроде Индианаполиса, где максимальная скорость болида является одним из решающих показателей, это очень много. Руководство IRL от комментариев отказалось, лишь выпустив релиз, в котором сообщалось, что правила меняться не будут. Иного никто и не ожидал — ведь успехи Даники Патрик необходимы Лиге, как воздух...

Главная проблема чемпионата сегодня — отсутствие зрительского интереса. Телевизионные рейтинги снижаются. Даже Инди 500 перестала интересовать американцев: в прошлом году ТВ-рейтинг «пятисотки» был одним из худших за последние двадцать лет! В результате компания Chevrolet, которая уже много лет является поставщиком моторов для Лиги, объявила, что по окончании 2005 года уйдет из IRL. У Тойоты и Хонды контракт с Лигой заканчивается в 2006 году, но японцы дали понять, что бороться только друг с другом не намерены — им нужен в соперники американский производитель. Или, на крайний случай, хорошая рекламная отдача...

Так что дебют Даники Патрик для IRL — манна небесная. Американка, которая до этого успешно выступала в юниорском чемпионате Toyota Atlantic, быстро привыкла к 700-сильным индикарам и уже на третьем этапе — в Мотеги — боролась за подиум. В Индианаполисе Даника должна была проявить себя не хуже — все-таки ее команда Rahal Letterman Racing очень уверенно выступает на этой трассе (в прошлом году ее пилот Бадди Райс выиграл, лидируя практически от старта до финиша).

В квалификации Патрик стала четвертой, причем, если бы не помарка на одном из зачетных кругов, она взяла бы поул (в Инди, как известно, квалификационная попытка состоит из четырех кругов). Правда, сама «пятисотка» сложилась для нее нелегко — за гонку Патрик совершила две серьезные ошибки. На 101-м круге она заглохла во время пит-стопа, а за 25 кругов до финиша на рестарте слишком резко нажала на педаль газа — машину развернуло, и в нее врезались пилоты Chevrolet, Томаш Энге и его партнер по команде Panther Racing многострадальный Томас Шектер. «Автомобиль получил два сильных удара — не понимаю, как я добралась до финиша», — пожимала плечами Даника.

И ведь не только добралась до финиша, но и едва не выиграла! За десять кругов до клетчатого флага, когда на трассу выехал пейс-кар, все лидеры отправились в боксы, а Патрик осталась на трассе! Правда, лидером она пробыла недолго — горючего осталось в обрез, и команда приказала ей экономить топливо. К финишу Даника откатилась на четвертое место. И все равно — так высоко женщины в Инди еще не финишировали...

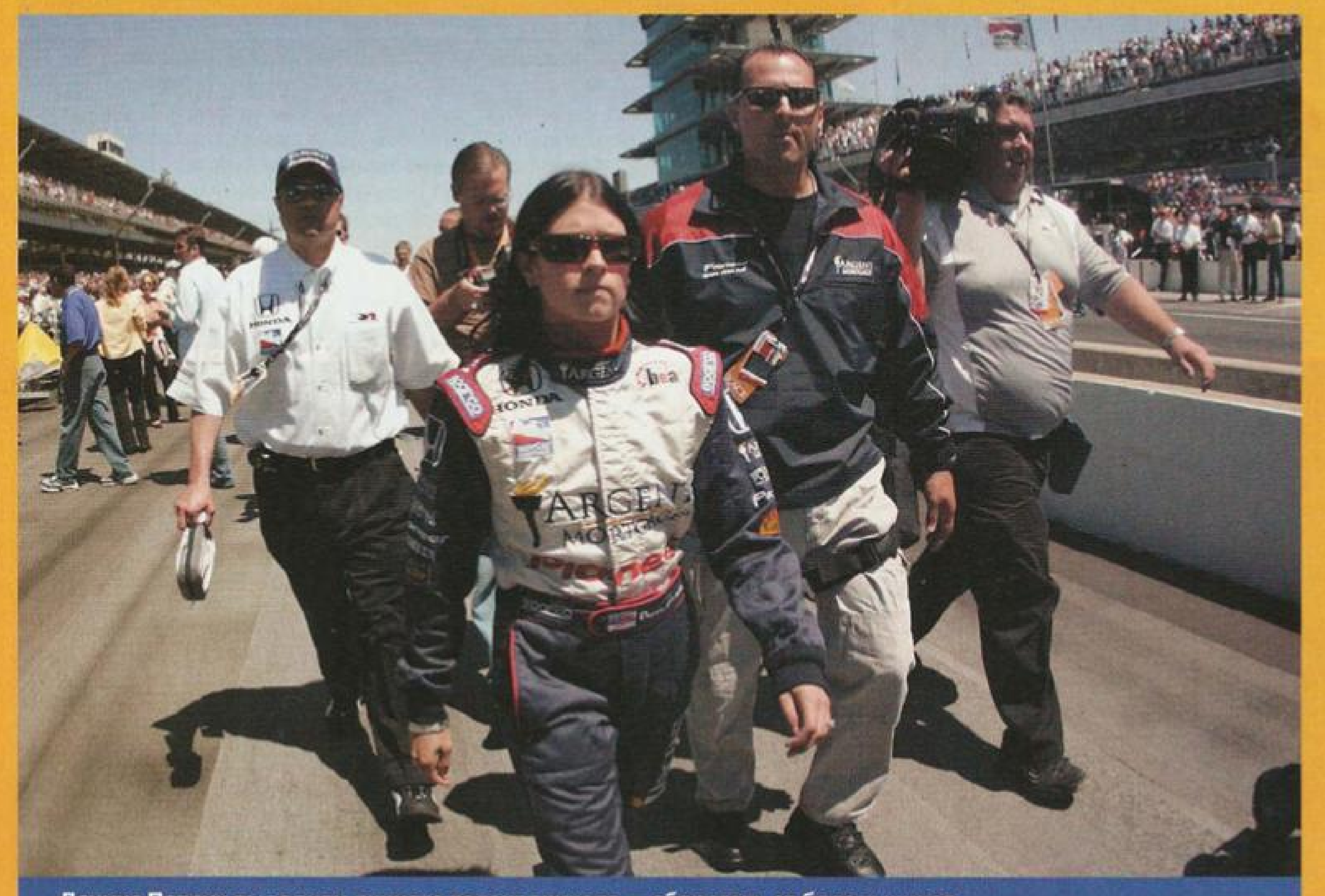
Результат для Инди оказался ошеломляющим! Телевизионные рейтинги впервые поднялись на уровень десятилетней давности, когда «пятисотка» была этапом чемпионата CART. Инди 2005 года не обошла вниманием ни одна американская газета. И не удивительно, что Патрик было посвящено материалов больше, чем всем остальным гонщикам вместе взятым.

При этом как-то в тени оказался великолепный результат Дэна Уилдона. Молодой британец принес своей родине первую победу в Инди 500 с 1966 года, когда на Старой кирпичнице победил Грэм Хилл. А для самого Дэна этот успех стал четвертым в пяти гонках нынешнего сезона. Сразу после гонки 25-летний Уилдон напомнил, что его главной целью остается Формула-1...

IRL IndyCar Series

5-й этап. Индианаполис (США), 29 мая: 1. Д.Уилдон (GB, Dallara-Honda); 2. В.Мийра (BR, Panoz-Honda); 3. Б.Херта (USA, Dallara-Honda); 4. Д.Патрик (USA, Panoz-Honda); 5. Б.Лазьер (USA, Dallara-Chevrolet); 6. Д.Франкитти (GB, Dallara-Honda); 7. С.Шарп (USA, Panoz-Honda); 8. Т.Канаан (BR, Dallara-Honda); 9. Х.Кастроневиш (BR, Dallara-Toyota); 10. Р.Бриско (AUS, Panoz-Toyota).

Положение после пяти этапов: 1. Уилдон – 234 очка; 2. Канаан – 162; 3. С.Хорниш-мл. (USA, Dallara-Toyota) – 146; 4. Херта – 139; 5. Мийра – 136.



Данике Патрик выделили личного телохранителя — оберегать от болельщиков



DTM: мастерство не пропьешь

Одну из своих самых красивых побед в Формуле-1 Мика Хаккинен одержал на Гран При Бельгии 2000 года. И вот, пять лет спустя, он снова поднялся на высшую ступень подиума здесь же, на трассе Спа-Франкошам. Правда, теперь Хаккинен победил на этапе серии DTM. Причем первый успех пришел к финну невероятно быстро — всего лишь в третьем старте после его дебюта в этих гонках.

Финн, выступающий за Mercedes, выиграл дождевую квалификацию, но извлечь преимущества из своего поула не смог — на старте его обошел действующий чемпион DTM Маттиас Экстрем на Audi. Однако Мика сумел «пересидеть» шведа на трассе и после пит-стопов оказался уже впереди Экстрема. «Команда замечательно поработала, — отметил Хаккинен. — И вряд ли этот уик-энд мог бы сложиться для нас лучше. Единственная проблема была на старте — я чуть пробуксовал, — но затем автомобиль вел себя превосходно. Эта гонка — финал фантастической недели. Сначала у меня родилась дочка, затем я завоевал свой первый поул, и вот теперь — победу!»

Финн доказал, что ни рождение ребенка, ни долгий перерыв в гонках (за время которого, он, как сплетничают, не раз прикладывался к бутылке) никак не повлияли на его скорость и мастерство.

Правда, на следующей гонке в чешском Брно закрепить свой успех Хаккинену не удалось — из-за прокола он финишировал только тринадцатым. Зато блеснул другой ветеран Ф-1 — Хайнц-Харальд Френтцен на Опеле! Заняв второе место вслед за Гарри Паффеттом в квалификации, Ха-Ха некоторое время даже лидировал. После того как англичанина наказали за фальстарт, до первой волны пит-стопов немец сдерживал Audi Маттиаса Экстрема и Тома Кристенсена, но после дозаправки оказался позади пилотов «ингольштадтского экспресса». Впрочем, на фоне последних выступлений Опеля и третье место — отличный результат. Выиграл же Экстрем, которого в самом конце гонки начал было прессинговать Кристенсен, но клетчатый флаг прервал эту дуэль. И впервые с начала сезона на подиуме не оказалось ни одного пилота Мерседеса.

DTM

3-й этап. Спа-Франкошам (Бельгия), 15 мая: 1. М.Хаккинен (FIN, Mercedes C-class); 2. М.Экстрем (SW, Audi A4 DTM05); 3. Т.Кристенсен (DK, Audi A4 DTM05); 4. Ж.Алези (F, Mercedes C-class); 5. М.Фесслер (CH, Opel Vectra GTS V8); 6. М.Томчик (D, Audi A4 DTM05); 7. Л.Аелло (F, Opel Vectra GTS V8); 8. Г.Паффетт (GB, Mercedes C-class).

4-й этап. Брно (Чехия), 5 июня: 1. Экстрем; 2. Кристенсен; 3. Х.-Х.Френтцен (D, Opel Vectra GTS V8); 4. Паффетт; 5. Дж.Грин (GB, Mercedes C-class); 6. К.Абт (D, Audi A4 DTM05); 7. А.МакНиш (GB, Audi A4 DTM05); 8. Ф.Штипплер (D, Audi A4 DTM04).

Положение после четырех этапов: 1. Экстрем – 27 очков; 2. Паффетт – 24; 3. Кристенсен – 22; 4. Алези – 17; 5. Хаккинен – 17.

WTCC: исключение из правил

На Сильверстоуне гегемония BMW и Alfa Romeo наконец-то была прервана — первую победу одержал Seat! Однако, похоже, это лишь исключение, и до дебюта модели Leon испанской марке вряд ли по силам на равных тягаться с итальянцами и немцами. Ее успех в Англии стал возможен благодаря нескольким факторам. Во-первых, гонку из-за прокола покинул Энди Приоль, опередивший на старте пилотов испанской конюшни. А во-вторых, команда Seat смогла грамотно воспользоваться тем, что на малом, «клубном», кольце Сильверстоуна, где проходил этап, практически невозможно обгонять. Пока Рикард Райделл уходил в отрыв, его партнер Джейсон Плейто, выступающий только на отдельных гонках мирового чемпионата, умело держал соперников позади.

Уже на следующем этапе, в Имоле, все вернулось на круги своя: впереди вновь были Alfa Romeo и BMW. А Seat заработал за уик-энд всего пять очков — Райделл финишировал четвертым во втором заезде. Героями же этапа стали Фабрицио Джованарди и Дирк Мюллер. Итальянец, к радости тиффози, выиграл первую гонку. Причем на старте он пропустил вперед Антонио Гарсию и Энди Приоля на BMW, но уже ко второму кругу вернул себе лидерство. Во второй гонке, где Джованарди пришлось стартовать восьмым, свой успех он повторить не смог, но, тем не менее, поднялся на подиум, заняв третье место. Победу же одержал представитель BMW Дирк Мюллер. Немец начинал гонку пятым, но уже на втором круге догнал и обогнал Алекса Занарди, возглавлявшего поначалу пелотон. В итоге мужественный итальянец, выступающий на BMW с ручным управлением, финишировал на шестой позиции.

WTCC

3-й этап. Сильверстоун (Великобритания), 15 мая. 1-я гонка: 1. Г.Тарквини (I); 2. Дж.Томпсон (GB); 3. Ф.Джованарди (I); 4. А.Фарфус-мл. (BR, все — Alfa Romeo 156); 5. Э.Приоль (GB, BMW 320i); 6. П.Тертинг (D); 7. Р.Райделл (GB); 8. Дж.Плейто (GB, все – Seat Toledo Cupra). **2-я гонка:** 1. Райделл; 2. Плейто; 3. Тарквини; 4. Фарфус-мл.; 5. Х.Жене (E, Seat Toledo Cupra); 6. Д.Мюллер; 7. Й.Мюллер (оба – D, BMW 320i); 8. Джованарди.

4-й этап. Имола (Италия), 29 мая. 1-я гонка: 1. Джованарди; 2. А.Гарсия (E, BMW 320i); 3. Приоль; 4. Д.Мюллер; 5. Фарфус-мл.; 6. Р.Кольчаго (I, Honda Accord Euro R); 7. Томпсон; 8. А.Занарди (I, BMW 320i). **2-я гонка:** 1. Д.Мюллер; 2. Приоль; 3. Джованарди; 4. Райделл; 5. Фарфус-мл.; 6. Занарди; 7. Тертинг; 8. Плейто.

Положение после четырех этапов: 1. Д.Мюллер – 47 очков; 2. Приоль – 41; 3. Тарквини – 30; 4. Джованарди – 29; 5. Фарфус-мл. – 29.





FIA GT: дождались...

Дебюта марки Aston Martin в FIA GT ждали. До этого английские спорткары DBR9 провели всего одну гонку — 12 часов Себринга — и сразу же победили (см. Автоспорт № 5, 2005). Но как сложился для них европейский дебют, запланированный на «домашнем» Сильверстоуне? А точно так же! Гонку выиграли Педро Лами и Петер Кокс, а вторым финишировал другой экипаж команды Aston Martin Racing — Дэвид Брэбэм и Даррен Тернер. Только вот очков они за свой триумф не получили — по правилам FIA GT заводская команда выступает вне зачета.

Десять победных баллов достались финишировавшим третьими Фабио Бабини и Томасу Бьяджи на Maserati MC12. Этот дуэт был единственным, которому удавалось держаться в темпе лидирующих британских машин, — все остальные проиграли им круг и более.

На следующем этапе, в Имоле, где британцы не выступали, очередь отмечать свою первую победу настала для другой марки — Chevrolet. Экипаж Майка Хеземанса, Берта Лонгина и Антони Кумпена на американском автомобиле Corvette C5R доминировал весь уик-энд. Гонка на севере Италии выдалась необычайно жаркой и изнуряющей. В таких условиях до финиша смогли добраться всего семь машин категории GT1.

Что касается россиян, то Роман Русинов, выступающий за команду JMB Racing на Maserati MC12 вместе с Филиппом Петером и Крисом Банкомбом, сумел заработать очки в обеих гонках. В Сильверстоуне это трио финишировало на восьмом месте, получив за него три очка, а в Имоле добавило в свою копилку еще четыре балла.

А вот российской команде Russian Age Racing продолжает фатально не везти. В Англии кусок резины, попавший в воздухозаборник, привел к резкой потере мощности (по словам Алексея Васильева, из-за этого он уступал до пятнадцати секунд на круге) и к финишу на двенадцатом месте. В Имоле же нашей команде пришлось прекратить борьбу уже на четвертом круге. На старте Кристофа Бушу боднул сзади Saleen конюшни Konrad, после чего бампер Ferrari сместился и стал задевать колесо. «Машина не была серьезно повреждена, но вела себя странно, и я сообщил по радио в боксы, что, возможно, проколото колесо, — рассказывал Бушу. — В это время во второй шикане покрышка взорвалась, и меня резко развернуло. Двигатель не запускался. Это ужасно — ведь если бы мы заменили колесо на пит-стопе, то смогли бы продолжить гонку!»

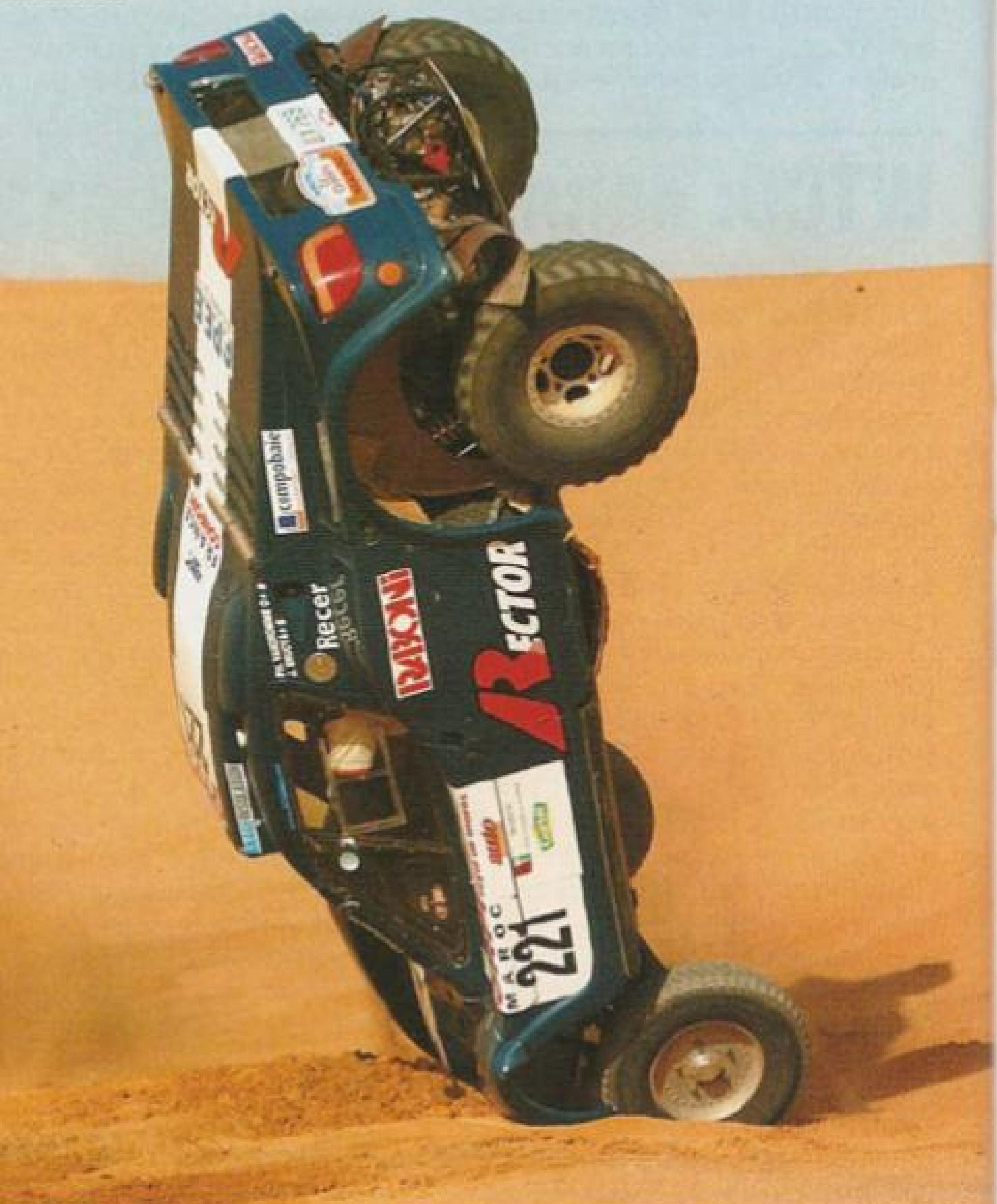
FIA GT

3-й этап. Сильверстоун (Великобритания), 15 мая: 1. П.Кокс/П.Лами (NL/P, Aston Martin DBR9); 2. Д.Брэбэм/Д.Тернер (AUS/GB, Aston Martin DBR9); 3. Ф.Бабини/Т.Бьяджи (I); 4. А.Бертолини/К.Вендлингер (I/A); 5. М.Бартельс/Т.Шайдер (D, все — Maserati MC12); 6. Г.Гардель/Ф.Голлин (I, Ferrari 550 Maranello); 7. Ж.-Д.Делетра/А.Піччини (CH/I, Ferrari 575 GTC); 8. Ф.Петер/К.Банкомб/Р.Русинов (A/GB/RUS, Maserati MC12).

4-й этап. Имола (Италия), 29 мая: 1. Б.Лонгин/А.Кумпен/М.Хеземанс (B/B/NL, Corvette C5R); 2. Лами/Гардель (Ferrari 550 Maranello); 3. Бабини/Бьяджи; 4. Бертолини/Вендлингер; 5. Петер/Банкомб/Русинов; 6. Х.Мело/Ж.-Ф.Беллок (BR/F, Ferrari 575 GTC); 7. Э.Коллар/Т.Сагден (F/GB); 8. М.Либ/М.Роккенфеллер (D, оба — Porsche 996 GT3 RSR).

Положение после четырех этапов: 1–2. Бьяджи и Бабини – по 28 очков; 3–5. Вендингер, Бертолини и Гардель – по 27; 6–8. Шайдер, Бартельс и Лами – по 22; 9–11. Лонгин, Кумпен и Хеземанс – по 15; 12–14. Банкомб, Петер и Русинов – по 14.

Ралли-рейды: хет-трик VW в Марокко



«Чтобы финишировать первым, нужно сначала финишировать» — эту старую гоночную истину в очередной раз подтвердил Стефан Петерансель на третьем этапе Кубка мира в Марокко. Пилот Mitsubishi захватил лидерство в первый же день гонки и к последнему отрезку дистанции довел свой отрыв от преследователей до комфортных десяти минут. И тут на сверхнадежном Mitsubishi Pajero Evo сломалась рулевая рейка!

В результате победу, уже вторую в этом сезоне, отпраздновал другой француз — Бруно Саби, всю дистанцию упорно преследовавший Петеранселя. Победитель не мог поверить в свою удачу: «Потрясающее ралли! До меня только после финиша дошло, что мы победили! Для команды Volkswagen, которая всего второй год выступает на автомобиле Touareg, это отличный результат». Однако для Саби эта гонка складывалась очень непросто. На одном из этапов французу пришлось четыре раза менять пробитые колеса, а затем он едва не завяз в марокканских песках. На помощь своему товарищу по команде пришел новобранец Фольксвагена Жинель де Вильерс, вызволивший Бруно из песчаного плена. «Хочу поблагодарить Жинеля, — сказал после финиша Саби. — Он отличный командный игрок».

Де Вильерс отменно провел свой дебют за немецкую команду, финишировав на втором месте всего в пяти с половиной минутах позади победителя. А Железная Немка Ютта Кляйншмидт, завоевавшая «бронзу», помогла команде Volkswagen оформить хет-трик.

Неплохо выступили в Тунисе российские спортсмены. Сергей Суховенко и Владимир Королев на автомобиле Nissan Pathfinder финишировали девятыми в абсолюте и первыми в группе Т2. Теперь этот экипаж возглавляет общий зачет Кубка в своем классе. Сергей Шмаков с Сергеем Мишиным на багги Honda финишировали 25-ми в общей классификации гонки и шестыми среди заднеприводных автомобилей.

Кубок мира по ралли-рейдам

3-й этап. Марокко, 24–29 мая: 1. Б.Саби/М.Перин (F, Volkswagen Race-Touareg); 2. Ж.де Вильерс/Т.Тернер (ZA/D, Volkswagen Race-Touareg); 3. Ю.Кляйншмидт/Ф.Понс (D/I, Volkswagen Race-Touareg); 4. Х.Рома/А.Мане (E, Mitsubishi Pajero Evolution); 5. Ж.-Л.Шлессер/А.Деброн (F, Schlesser-Ford).



GP2: кто вытянет счастливый билет?

Адам Кэрролл одержал свою вторую победу в серии GP2, причем не где-нибудь, а на самой престижной гонке сезона — в Монако. На улицах Монте-Карло, где пилоты GP2 выступали на разогреве у Формулы-1, была проведена всего одна гонка, а не две, как на других этапах. Но этот заезд оказался насыщен борьбой, обгонами и держал зрителей в напряжении до самого финиша.

В начале гонки лидерство захватил обладатель поула Хейкки Ковалайнен из команды Arden. Казалось, финну ничто не помешает одержать победу — за первые пять кругов он оторвался от пелотона на четыре секунды. Однако трассу в Монако не зря называют рулеткой. Удача здесь не менее важна для победы, чем в расположенном по соседству казино. Ближе к середине гонки Ковалайнен начал терять темп, а во время обязательного пит-стопа произошла неприятность, стоившая финну победы. Заминка механиков Ардена со сменой колеса отбросила Хейкки на целый круг, и хотя часть потерянного времени ему удалось отыграть, подняться выше пятого места финн уже не успел.

После этого победу разыграли между собой Адам Кэрролл и Джанмария Бруни. Экс-пилот Minardi максимально оттянул свой пит-стоп, но созданного им задела не хватило, чтобы вернуться на трассу впереди Кэрролла. Несмотря на ожесточенные атаки Бруни и догнавшего дуэт лидеров Нико Росберга, опередить ирландца никому из них не удалось.

На следующем этапе, прошедшем всего через неделю в немецком Нюрбурге, героем первого заезда стал Ковалайнен. Финн показал в квалификации третье время, однако судьи сняли с него два лучших результата за игнорирование желтых флагов. Таким образом, Хейкки вынужден был стартовать только с семнадцатой позиции! Однако это ничуть не обескуражило талантливого протеже Renault, который благодаря верной стратегии пит-стопов и безошибочному пилотажу оказался на финише первым, на две секунды раньше обладателя поула Джорджо Пантано! Для итальянца, кстати, это первый результативный финиш в этом сезоне.

А вот во второй гонке Ковалайнену не повезло. Стартовав как победитель субботней гонки восьмым, он уже на втором круге стал жертвой столкновения собственного напарника по команде Николя Лапьерра и Хосе-Марии Лопеса. Победу же — совершенно неожиданную — отпраздновал Кливио Пиччионе. Монегаск, финишировавший седьмым в первой гонке, начинал спринт вторым, смог удержать свою позицию на старте, а затем и выйти в лидеры, когда из-за механических проблем сошел обладатель поула Бруни.

GP2

3-й этап. Монако, 21 мая: 1. А.Кэрролл (GB, Super Nova); 2. Дж.Бруни (I, Coloni); 3. Н.Росберг (D, ART); 4. С.Спид (USA, iSport); 5. Х.Ковалайнен (FIN, Arden); 6. М.Лауда (A, Coloni); 7. Дж.Артам (TR, iSport); 8. С.Эрнандес (E, Campos).

4-й этап. Нюрбург (Германия), 28–29 мая. 1-я гонка: 1. Ковалайнен; 2. Дж.Пантано (I, Super Nova); 3. Росберг; 4. А.Према (F, ART); 5. Н.Пике-мл. (BR, Hitech Piquet); 6. Н.Яни (CH, Racing Engineering); 7. К.Пиччионе (MC, Durango); 8. Бруни. **2-я гонка:** 1. Пиччионе; 2. Кэрролл; 3. Пике-мл.; 4. Росберг; 5. Эрнандес; 6. Ф.Монфардини (I, Durango).

Положение после четырех этапов: 1. Ковалайнен – 38 очков; 2. Спид – 29; 3. Кэрролл – 28; 4. Бруни – 27; 5. Росберг – 21.

ChampCar: двое дерутся, третий побеждает

После гонки в мексиканском Монтеррее между двумя последними чемпионами серии ChampCar Себастьеном Бурдэ и Полом Трейси вспыхнула словесная война. А дело было так. На 48-м круге гонки из 76 Бурдэ попробовал на торможении пройти Трейси в шпильке, но машины сцепились колесами. Канадцу с поврежденной подвеской ничего не оставалось, как сойти, а вот француз заехал в боксы, заменил проколотое колесо, вернулся на трассу и финишировал пятым. Тем не менее действующий чемпион после финиша был крайне недоволен поведением своего соперника: «Спасибо Полу, из-за него мы потеряли еще одну гонку, — негодовал Бурдэ. — Он не оставил мне никакого пространства, хотя моя машина была на три четверти впереди его!» «Я оставил ему достаточно места, — парировал Трейси. — Я не обязан был пропускать его! Я сместился в сторону, но он наехал на мое переднее колесо. Если бы не его глупый поступок, мы могли бы финишировать на первых двух местах». Кроме того, Трейси, имеющий репутацию «плохого парня», уверен, что если бы на месте Бурдэ был он, судьи обязательно его наказали бы. «А вот Себастьену все сошло с рук!» — возмущался канадец.

Столкновением двух лидеров воспользовался партнер Бурдэ по команде Бруно Жункуэйра, отпраздновавший свою первую в этом сезоне победу. Но главным героем мексиканской гонки стал 18-летний Эндрю Рейнджер. Финишировав вторым, канадец оказался самым молодым поднявшимся на подиум пилотом за всю историю гонок ChampCar. Причем для Рейнджера это была всего вторая гонка в серии!

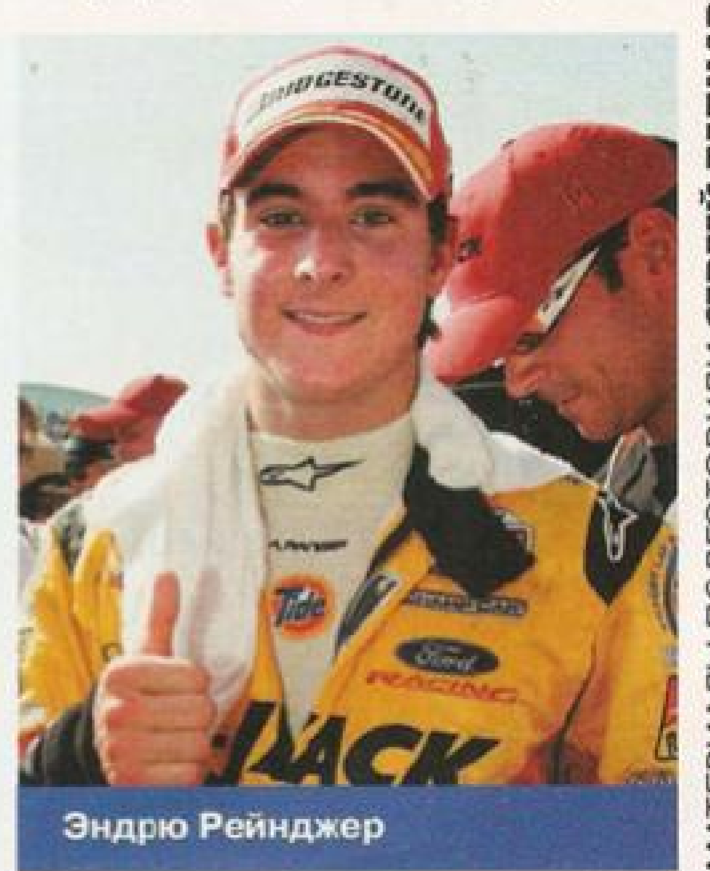
Что до Трейси, то он уверенно выиграл следующий этап в Милуоки. А вот Бурдэ финишировал там только шестым, получив по ходу гонки штраф за превышение скорости на пит-лейне. Неужто судьи прислушались к канадцу?

ChampCar World Series

2-й этап. Монтеррей (Мексика), 22 мая: 1. Б.Жункуэйра (BR, Newman/Haas Racing); 2. Э.Рейнджер (CDN, Conquest Racing); 3. А.Тальяни (CDN, Team Australia Racing); 4. Дж.Уилсон (GB, RuSport); 5. С.Бурдэ (F, Newman/Haas Racing); 6. К.да Матта (BR, PKV Racing); 7. Р.Хантер-Рей (USA, Rockertsports Racing); 8. Б.Вирдхайм (SW, HVM); 9. О.Сервия (E, Dale Coyne Racing); 10. Эй-Дж.Оллмендингер (USA, RuSport).

3-й этап. Милуоки (США), 4 июня: 1. П.Трейси (CDN, Forsythe Racing); 2. Оллмендингер; 3. Сервия (Newman/Haas Racing); 4. Уилсон; 5. Дж.Вассер (USA, PKV Racing); 6. Бурдэ; 7. М.Домингес (MEX, Forsythe Racing); 8. Р.Бремер (DK, HVM); 9. Т.Глок (D, Rocketsports Racing); 10. Тальяни.

Положение после трех этапов: 1. Бурдэ – 77 очков; 2. Уилсон – 70; 3. Трейси – 69; 4. Жункуэйра – 59; 5. Оллмендингер – 53.



Эндрю Рейнджер

МАТЕРИАЛЫ ПОДГОТОВИЛИ **СЕРГЕЙ БЕДНАРУК** И **ИВАН КОВАЛЕНКО**

ДОГНАТЬ ЛОЭБА? ЭТО УТОПИЯ!

Трехнедельная пауза между Кипром и Турцией пошла всем на пользу: команды наконец-то смогли заняться текущими проблемами, а пилоты — немного отдышаться и прийти в себя после убийственной кипрской гонки. Правда, навряд ли такой перерыв был продиктован заботой об участниках — просто чиновники FIA стремились любой ценой развести во времени этапы Формулы-1 и WRC... ТЕКСТ **ПАВЕЛ СКОБЛЕНКО** ФОТО **DPPI**

В течение этих трех недель все с нетерпением ждали ответа на вопрос — кто станет вторым номером Двойного шеврона на оставшихся этапах чемпионата? После того как Ги Фрекелен публично заявил, что приглашение Франсуа Дюваля в команду было ошибкой, никто уже не сомневался — бельгиец в Ситроене не задержится. Среди претендентов на освобождающееся место называли Юусо Пюкалисто, Даниэля Сордо, Криса Мика... Однако в самый разгар борьбы с Peugeot за Кубок производителей Фрекелен вряд ли рискнет бросить в бой необстрелянную молодежь. Скорее уж команда пригласит кого-то из ветеранов — Дидье Ориоля или Фредди Лойкса... Но у директора Citroen Sport, как оказалось, была кандидатура получше: Карлос Сайнс! Матадор сказал, что не может отказать Ги Фрекелену и с удовольствием поможет команде, в составе которой провел свои последние сезоны в чемпионате мира.



Петтер Сольберг в одиночку зарабатывает очки для Subaru



Тони Гардемайстер финишировал во всех гонках этого сезона



Другой вопрос, который волновал всех: кто и когда сможет догнать Себастьена Лоэба? Эльзасец идет ко второму титулу напролом, сметая на своем пути все преграды! И попутно готов обновить рекорды чемпионатов мира — как по количеству выигранных подряд гонок, так и по числу побед в течение сезона. А пока что Петтеру Сольбергу с Маркусом Гронхольмом приходится надеяться на осечку лидера и на то, что шинники Pirelli сумеют в ближайшее время создать что-либо подобное потрясающим покрышкам Michelin Z ВТО.

Проливные дожди, за несколько дней до старта буквально затопившие окрестности Анталии, превратили трассу в какое-то месиво из песка, камней и жидкой грязи. После ознакомления пилоты высказались о состоянии спецучастков единодушно: «Болото!» В четверг же, когда установилась солнечная погода, допы стали совершенно непредсказуемыми. Можно было насчитать три разных типа покрытия — непролазная грязь (преимущественно в низинах), влажный скользкий гравий (на лесных отрезках, в тени под деревьями) и классические жесткие дорожки «а-ля Акрополис». На таком сумасшедшем миксте может произойти все что угодно и с кем угодно — от головокружительной победы до потрясающей «крыши»...

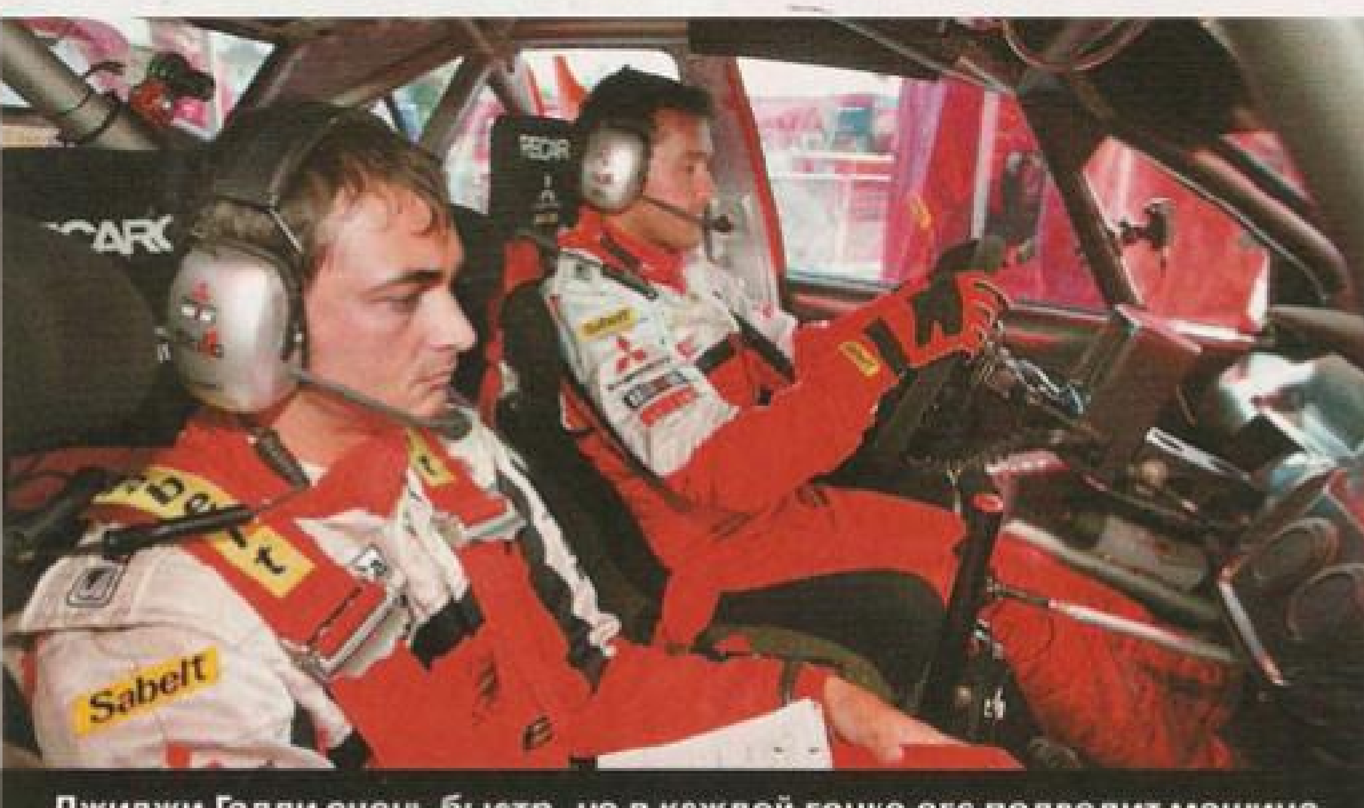
Вот только Лоэбу, кажется, вообще без разницы — первым он стартует или пятнадцатым, на сухой трассе или на раскисшей. Два первых спецучастка Себастьен выиграл в одни ворота и, казалось, отправился в безмятежное путешествие к четвертой победе подряд. Поэтому нетрудно было представить, какое оживление воцарилось среди журналистов и болельщиков, когда на СУ4 эльзасец неожиданно потерял почти полминуты и в лидеры вырвался Джанлуиджи Галли. Впервые после победы Томми Мякинена на ралли Сафари в 2001 году гонку возглавил пилот Mitsubishi!

Несколько минут все терялись в догадках — что произошло с Лоэбом? Версии рождались одна за другой: прокол, технические проблемы, разворот или вылет с трассы... Действительность оказалась куда более прозаичной — Ксару Себастьена пару раз чуть не «размотало» на одном из размокших отрезков трассы, и пилот просто сбросил скорость, пока не выбрался на дорогу посуше. Уже на следующем допе француз вернул себе лидерство, да еще и с двадцатисекундным отрывом. Какой же уверенностью в себе надо обладать, чтобы вот так спокойно отдать преследователям 20—30 секунд?! Разумеется, впереди были почти три сотни километров, на которых можно было все с лихвой отыграть, но все-таки... После такого нокаута уже не верилось, что кто-то помешает эльзасцу отпраздновать очередную победу.

В действиях Гронхольма и Сольберга начала просматриваться обреченность — как прикажете сражаться с соперником, постоянно



Преимущество Peugeot в заводском зачете сократилось до 4 очков



Джиджи Галли очень быстр, но в каждой гонке его подводит машина

PRODUCTION CAR WRC

Красота! Перед последним спецучастком на победу претендовали сразу четыре пилота — Маркос Лигато, Марк Хиггинс, Нассер аль-Аттийях и Тоши Араи! К этому квартету должен был примкнуть и Ксавьер Понс, но испанцу катастрофически не везло на протяжении всего ралли — в пятницу и субботу ему пришлось дважды останавливаться на допе для замены пробитого колеса. А если добавить к этому еще и постоянные капризы коробки передач, то четвертое место Ксавьера сродни победе...

Но все подвиги Понса затмил безумный рывок Араи на двух последних спецучастках — японец отыграл у лидировавшего Лигато сорок секунд и прорвался с четвертого места на первое! В пятницу Араи сразу захватил лидерство, но потом потерял массу времени из-за отказавшего гидроусилителя руля. В воскресенье же он попросту пошел напролом, не считаясь с последствиями: «Несколько раз я был совершенно уверен, что нам не удастся финишировать целыми и невредимыми!» Благодаря этому прорыву Араи в последний момент резко оторвался от аргентинца в зачете PC WRC — очковый баланс составил не неустойчивые 25:22, а солидные 30:20. Этот перевес может в итоге стать решающим, так как у Лигато в запасе по-прежнему остается на одну зачетную гонку больше.

Кажется, на последнем допе крышу снесло и у других претендентов на победу — но им повезло меньше. Нассер аль-Аттийях отделался «всего лишь» погнутыми рулевыми тягами и все-таки финишировал третьим, хотя чуть и не отдал место на подиуме Понсу. А вот Марк Хиггинс заработал четвертую подряд «баранку», когда после одной из отчаянных срезок развалил подвеску.

В PC WRC прошла еще только половина гонок, но уже определились главные фавориты. За титул будут бороться Араи с Понсом и Лигато, у которых практически не осталось соперников. Возможно, аль-Аттийяху и удастся вклиниться в это трио, но чемпионат арабу уже не выиграть. А вот Марку Хиггинсу (0 очков), Карамджиту Сингху (4 очка) и Габриэлю Поссо (5 очков) ловить в этом году уже нечего...

PC WRC. Положение после четырех этапов:
1. Т.Араи (J) – 30 очков; 2. К.Понс (E) – 20; 3. М.Лигато (RA) – 20; 4. Н.аль-Аттийях (QA) – 15; 5. Б.Тирбасси (F) – 11; 6. С.Бельтран (RA) – 10.



Тошихиро Араи — лидер чемпионата PC WRC



В Турции Карлос Сайнс заработал 5 очков — столько же, сколько Франсуа Дюваль за все предыдущие гонки

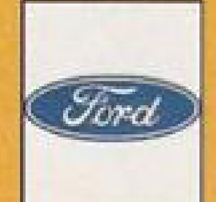
ЗАКРЫТЫЙ **ПАРК**



ТЕХНИКА: Пока что Xsara WRC достойна звания лучшего автомобиля нынешнего сезона — снова ни одной проблемы на протяжении всей гонки. Но цыплят по осени считают — посмотрим, что будет во второй половине чемпионата.

ЛОЭБ: Себастьен снова был лучше всех. Заодно француз пополнил свою коллекцию достижений: 15 побед за карьеру. А четвертая победа подряд — это повторение рекорда Тимо Салонена, установленного на Peugeot 205 T16 двадцать лет назад.

САЙНС: Матадор доказал, что есть уровень, ниже которого он не опускается ни при каких обстоятельствах. Не удивительно, что Фрекелен хотел уговорить Карлоса остаться в команде до конца сезона.



ТЕХНИКА: Похоже, фордовцы «пролетели» с настройками — не успели среагировать на изменившиеся погодные условия. Ситуацию пока спасает высокая надежность техники — оба зачетных пилота регулярно набирают очки.

ГАРДЕМАЙСТЕР: Самая неудачная гонка Тони в этом году, несмотря на успешный финиш и три завоеванных очка. Пробитое колесо, повреждения кузова и подвески на СУ15 — результат слишком агрессивного пилотажа.

КРЕСТА: Чех показывает себя надежным вторым номером, который четко выполняет указания и не пускается в ненужные авантюры. Уже в третьей гонке подряд Роман набирает очки как в персональную, так и в командную копилку.



ТЕХНИКА: Никаких сюрпризов вроде засорившегося на Кипре воздушного фильтра. Но остается впечатление, что Impreza WRC05 показывает не все, на что способна. Может быть, дело в шинах Pirelli?

СОЛЬБЕРГ: Сделал все, что мог, — переиграл Гронхольма, пробился на второе место, чуть не вытащил команду на третью позицию в Кубке производителей.

АТКИНСОН: Провел гонку ниже своих возможностей и в четвертый раз в этом сезоне сошел из-за разбитой подвески — у команды есть все основания для недовольства. Возможно, Крис и быстрее Микко Хирвонена, но год назад у финна после семи гонок было все-таки 13 очков, а не 2!



ТЕХНИКА: Peugeot 307 WRC — самый загадочный ралли-кар последних лет. Сохраняется ощущение разобщенности — пилот и автомобиль действуют как бы по отдельности. Вроде бы все проблемы решены, надежность на должном уровне, и скорость есть — а побед нет!

ГРОНХОЛЬМ: Очень аккуратная и, можно сказать, каллиграфическая гонка — без спадов, но и без ярких взлетов. Только на последнем спецучастке удалось увидеть прежнего Маркуса, готового биться за каждую секунду.

МАРТИН: Заметно, что эстонец так и не нашел общего языка с автомобилем, — у Маркко опять не было ни одного шанса выиграть гонку.



ТЕХНИКА: Лишь две серьезные неисправности за всю гонку, но они стали роковыми для обоих пилотов. Конструкторам есть над чем подумать. В первую очередь — над прочностью подвески и надежностью двигателя.

РОВАНПЕРА: Что-то Харри неуверенно чувствует себя в присутствии Галли — это уже третья гонка, в которой финн вчистую уступает итальянцу. И очковый перевес Рованперы (13 против 4) не отражает истинного соотношения сил.

ГАЛЛИ: Провел великолепную гонку, но все испортила очередная поломка. Особенно восхищает упорство итальянца, который набирает очки даже на убитой в хлам технике, — три результативных финиша из четырех!



ТЕХНИКА: Главная проблема млада-болеславцев — финансовая: нынешнего бюджета команды хватает лишь на гонки, а на полноценные тесты и модернизацию техники денег уже не остается.

ШВАРЦ: Был принесен в жертву экономии — после схода немца проще было снять с гонки, чем воспользоваться системой SupeRally.

ТУОХИНО: Единственное достижение — седьмое место на одном из СУ. Возможно, в Греции Янне уступит место второго номера Яни Паасонену, который постарается реабилитироваться после своей мексиканской ошибки.

находящимся вне пределов досягаемости? Это же настоящая цитадель, которую невозможно захватить наскоком, а для длительной осады нет ни времени, ни возможности! Ехать все время «на ушах» и заставить противника ошибаться? Лоэба этим пока не проймешь — скорее уж сам сделаешь «уши», как Петтер на прошлогоднем Rallye Deutschland... В итоге финн с норвежцем решили не гнаться за эльзасским журавлем в небе и принялись выяснять между собой, кому какая синица достанется — пожирнее (второе место) или помельче (третье)? Но даже в этом противостоянии оба спорщика предпочитали не зарываться. Особенно осторожничал Гронхольм — ошибка могла лишить Peugeot первого места в Кубке производителей. Жан-Пьер Николя такого Маркусу точно не простит!

Единственным возмутителем спокойствия стал Джиджи Галли — в пятницу итальянец был великолепен, завершив день на втором месте! Когда на первом же субботнем спецучастке пилот Mitsubishi из-за сдохшей турбины потерял почти четыре минуты и вывалился из зачетной восьмерки, для всех это стало самым большим разочарованием турецкого ралли. Ведь Джиджи был тем единственным раздражителем, который мог заставить Гронхольма с Сольбергом выложиться по максимуму. Маркус с Петтером еще могли бы смириться с лидерством Лоэба, но пропустить вперед экипаж Mitsubishi?! Ни за что! Кажется, Галли еще не раз заставит говорить о себе с восхищением — побольше бы везения ...

Конечно, после кипрского фейерверка турецкое ралли показалось небогатым на события, но кое-что все же запомнилось. Очередной прокол у Тони Гардемайстера, куски разорвавшегося колеса разносят кузовные панели — и пятое место окончательно уплывает к Маркко Мартину... Идентичные аварии обоих пилотов команды Skoda, расколотивших переднюю подвеску в одном и том же месте, только с четырехчасовым интервалом — Шварц на СУ5, а Туохино на СУ8! Обидная неудача Olsbergs Rally Team в пятницу, когда оба экипажа шведской команды (Карлссона и Йохансcона) сошли в течение получаса...

Настоящим праздником для болельщиков стало возвращение Карлоса Сайнса, пусть и всего на две гонки (в Турции и Греции). Кажется, никогда еще столько народу не болело за Матадора! Вернувшись после многомесячного перерыва за руль боевого раллийного автомобиля, Карлос сразу же финишировал четвертым. Наверное, Ги Фрекелен и рад бы уговорить Матадора остаться в команде до конца сезона. Но пока испанец остается непреклонным — ралли Акрополис станет его прощальным выступлением на чемпионате мира. Только сейчас начинаешь осоз-

Ралли Турция с **Маркко Мартином**

Ралли Турция — тяжелое испытание для машины и экипажа, хоть сама трасса здесь и не так убийственна, как на Кипре. Я знал, что могу рассчитывать на надежность 307-го WRC, и стремился выполнить главную задачу — защитить нашу первую позицию в командном зачете. Что же касается меня самого, то в Турции мне предстояло заниматься дальнейшим самосовершенствованием — на тестах инженеры сделали все, чтобы еще лучше приспособить автомобиль к моему стилю управления.

В четверг над трассой прошел дождь, после которого на ней осталось много грязных и скользких мест. Тем не менее мы поехали на «сухих» покрышках, с вручную нарезанными канавками. Большого удовольствия от своей езды я не получил, но, во всяком случае, к финишу мы приехали «в комплекте» и без серьезных механических проблем. На последних СУ снова пошел дождь, и дорога стала еще более скользкой. Вдобавок ко всему лобовое стекло сильно запотело, а когда я пытался включить обдув, то случайно вырубил «массу» и потерял немного времени. На следующий день у меня завязалась интересная дуэль с Тони Гардемайстером, но проблемы на последней серии спецучастков лишили Тони шансов ее продолжить. Впрочем, в субботу стало ясно, что далеко нам не продвинуться, поэтому главной задачей было сохранять концентрацию и удерживать пятую позицию, на которой мы находились в тот момент.

В воскресенье все закончилось так, как я и предполагал, — мы финишировали пятыми, и это вкупе с третьим местом Маркуса позволило команде остаться на первой позиции в Кубке конструкторов.



В который раз Skoda стала худшей заводской командой в гонке

навать, что уходит последний из легендарной когорты, творившей чудеса на раллийных трассах в 80—90-х годах: Юха Канккунен, Массимо Бьязион, Дидье Ориоль, Колин МакРей, Томми Мякинен...

А все самое интересное произошло уже после окончания ралли, когда Лоэб сразу после церемонии награждения умчался в аэропорт. Похоже, на протяжении всей гонки Себастьен больше беспокоился не о сохранении лидерства, а о том, успеет ли он на тренировку в Ле-Ман, чтобы до 19.00 намотать на кольце в Сартэ не меньше десяти кругов. Забавно, что на пути из Анталии в Ле-Ман эльзасец пережил больше приключений, чем за все три дня ралли. Из-за заминки на турецкой таможне самолет прибыл во Францию с часовым опозданием, и пилот примчался на автодром за 45 минут до конца тренировок, а на свой десятый зачетный круг отправился за 21 секунду до завершения сессии! Все события Rally of Turkey как-то померкли на фоне такого незапланированного триллера...

2005 RALLY OF TURKEY

7-й этап чемпионата мира, 2–5 июня
Трасса – 1183,54 км, в том числе 17 СУ протяженностью 348,43 км
Стартовали 73 экипажа, финишировали 54

АБСОЛЮТНЫЙ ЗАЧЕТ

Место	Водитель/штурман	Страна	Автомобиль	Время**
1	С.Лоэб/Д.Элена	F/MC	Citroen Xsara WRC	4:21.48,0
2	П.Сольберг/Ф.Миллз	N/GB	Subaru Impreza WRC	+59,6
3	М.Гронхольм/Т.Раутиайнен	FIN	Peugeot 307 WRC	+1.15,3
4	К.Сайнс/М.Марти	E	Citroen Xsara WRC	+4.17,7
5	М.Мартин/М.Парк	EE/GB	Peugeot 307 WRC	+5.57,2
6	Т.Гардемайстер/Я.Хонканен	FIN	Ford Focus WRC	+8.07,3
7	Р.Креста/Я.Можны	CZ	Ford Focus WRC	+8.48,3
8	Д.Галли/Г.Д'Аморе	I	Mitsubishi Lancer WRC	+9.38,9
9	А.Вармбольд/М.Орр	D/GB	Ford Focus WRC	+11.26,7
10	Х.Рованпера/Р.Пиетилайнен	FIN	Mitsubishi Lancer WRC	+13.51,4
11	Х.Сольберг/К.Менкеруд	N	Ford Focus WRC	+16.40,9
13	Я.Туохино/М.Марккула	FIN	Skoda Fabia WRC	+20.35,0
14 (1)*	Т.Араи/Т.Сиркомб	J/NZ	Subaru Impreza WRX	+23.42,6
15(2)	М.Лигато/Р.Гарсия	RA	Subaru Impreza WRX	+23.44,2
16 (3)	Н.аль-Аттийях/Пэттерсон	QA/GB	Subaru Impreza WRX	+25.06,9
17 (4)	К.Понс/О.Джулия	E	Mitsubishi Lancer Evo VIII	+25.11,6
20 (5)	Х.аль-Вахайби/Д.Сеньор	OM/GB	Subaru Impreza WRX	+31.35,3
22 (6)	А.Тейсконен/М.Тейсконен	FIN	Subaru Impreza WRX	+32.12,7
23 (7)	С.Бельтран/Э.Галиндо	RA	Subaru Impreza WRX	+34.02,1
24	К.Аткинсон/Г.МакНилл	AUS	Subaru Impreza WRC	+35.07,3
26 (8)	Б.Тирабасси/М.Бомель	F	Subaru Impreza WRX	+35.47,5

* В скобках – место в зачете PC WRC.

ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ СХОДЫ

СУ	Водитель/штурман	Страна	Автомобиль	Причина схода
5	А.Шварц/К.Виха	D	Skoda Fabia WRC	подвеска
8	Д.Карлссон/М.Андерссон	S	Subaru Impreza WRC	трансмиссия
8	Т.Йоханссон/К.Линдстрем	S/FIN	Subaru Impreza WRC	пожар

Победы на СУ: Лоэб – 10; П.Сольберг – 4; Галли – 2; Гронхольм – 1.
Лидеры гонки: СУ1 отменен; СУ2–СУ3 – Лоэб; СУ4 – Галли; СУ5–СУ18 – Лоэб.
Положение в чемпионате мира после семи этапов:
Личный зачет: 1. Лоэб – 55; 2. П.Сольберг – 42; 3. Мартин – 38; 4. Гронхольм – 32; 5. Гардемайстер – 31; 6. Рованпера – 13; 7. Штоль – 11; 8. Креста – 10. **Зачет марок:** 1. Peugeot – 72; 2. Citroen – 68; 3. Ford – 49; 4. Subaru – 46; 5. Mitsubishi – 30; 6. Skoda – 8.

Гонка на выживание

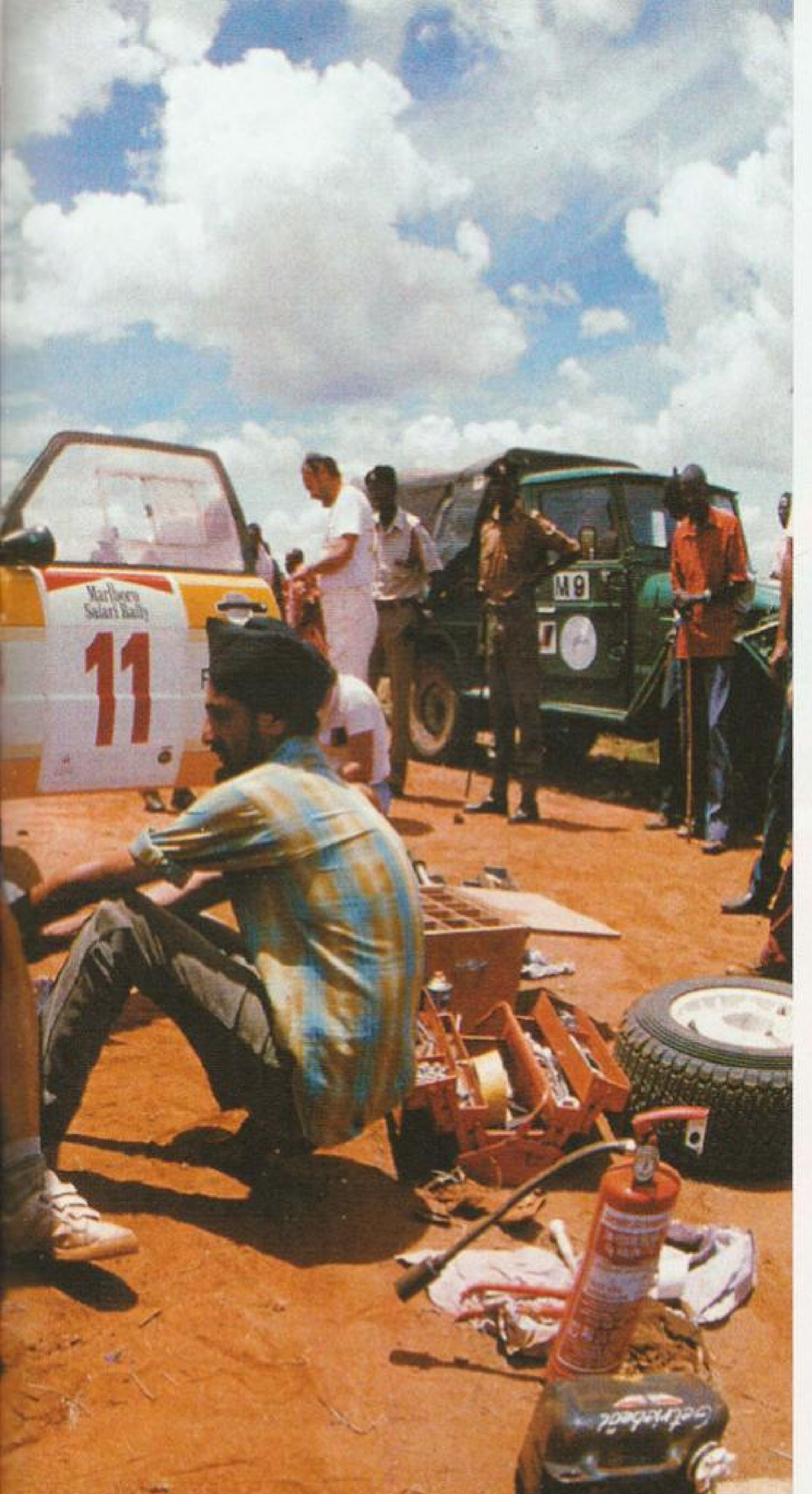


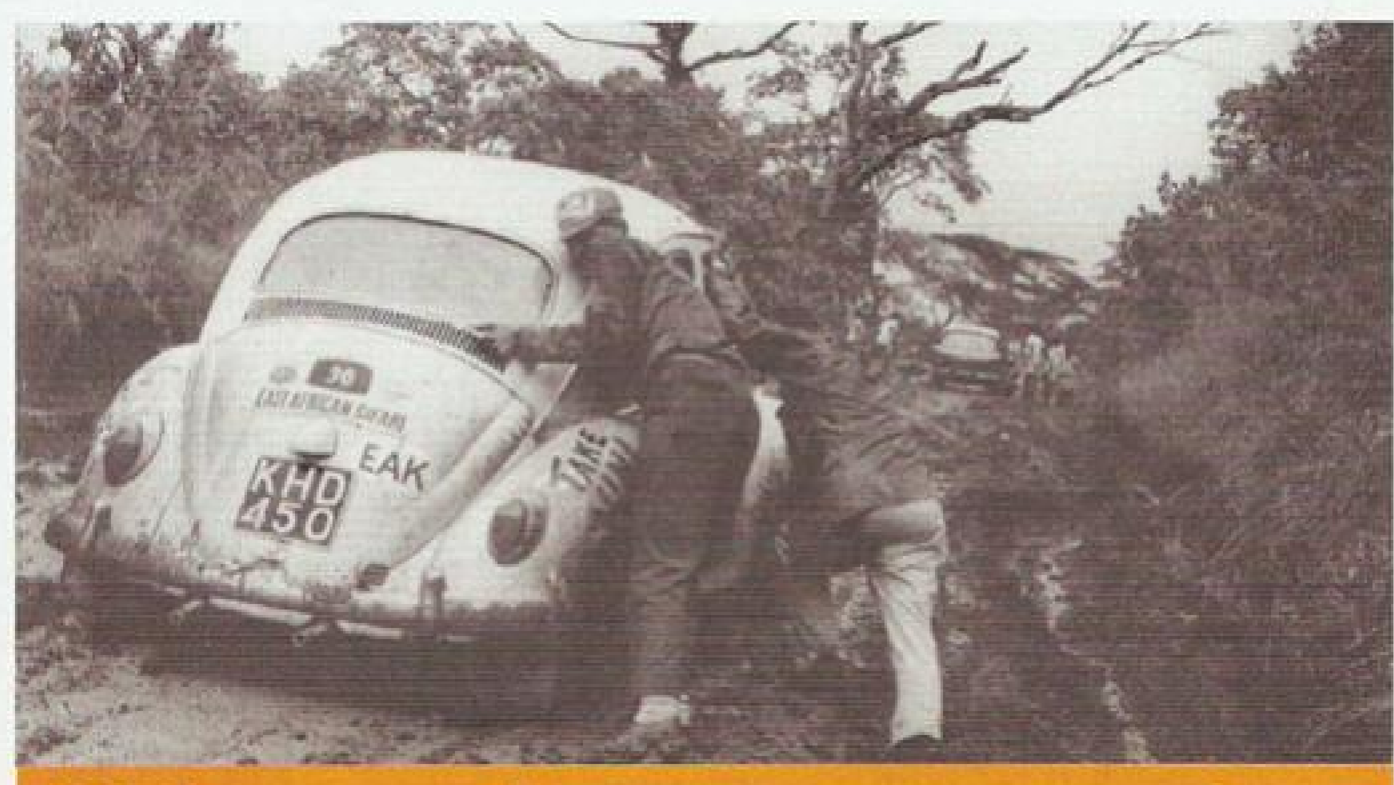
Июль… Раньше в это время заводские команды чемпионата мира отправлялись в Африку. Кенийское Safari называли самым сумасшедшим ралли в мире! Это было сафари наоборот: вместо неспешной поездки на джипах по дорожкам национального парка — бешеная гонка по убийственным для техники кенийским «направлениям». И если во время обычного сафари столкнуться с антилопой или носорогом — удача, то стартовавшие в Кении гонщики молились, чтобы такой встречи не произошло… ТЕКСТ **ИВАН КОВАЛЕНКО** ФОТО **DPPI** И **ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ**

Своим рождением ралли Сафари обязано британскому колониализму и лично Елизавете II: первая гонка была приурочена к воцарению королевы на престол в 1953 году. Тогда она так и называлась — Coronation Rally. Автоспорт для Кении был не в диковинку. Белые фермеры и до этого проводили любительские гонки, в которых состязались за рулем серийных машин. Но ралли Сафари имело другой размах: трасса протянулась на три тысячи километров — участникам предстояло исколесить половину страны! Впрочем, организаторы позиционировали свое соревнование не как гонку, а как приключение с элементами гонки. Даже старт — для удобства участников — размещался в трех местах на выбор: Найроби, Камполо, Моргоро. Финишировать же все должны были в столице — Найроби.

Автомобили, как это было принято в те годы в британском автоспорте, разделялись не по объему двигателя, а по цене. Самый дешевый класс А — машины до 600 фунтов (это Volkswagen Beetle или Austin A30), «средний» класс — до тысячи фунтов (популярностью пользовался четырехдверный Ford Zephyr) и «свободная» категория — для Мерседесов, Ягуаров и прочих дорогих машин. Подобная классификация сохранялась несколько лет и была упразднена в начале 60-х…

Гонялись не на чистое время — для каждого спецучастка устанавливался норматив, и если экипаж в него не укладывался, ему начислялись штрафные очки. Уже на второй год проведения случился казус. Ралли проходило в хорошую погоду, и первые пять экипажей в дешевом классе А не получили ни единого штрафного балла. Победителя выявил простой конкурс — кто быстрее разгонится и затормозит на коротком прямике. Первые пять мест заняли гонщики на автомобилях Volkswagen Beetle. Говорят, когда на Фольксвагене узнали, что их машины выигрывают ТАКИЕ гонки, то не поверили — никто и представить не мог, что «народный автомобиль» способен выдержать несколько тысяч километров полным ходом по плохим африканским дорогам!





В 1963 году тропический ливень сделал трассу непроходимой. До финиша добрались лишь 7 из 84 машин



1964 год. Эрик Карлссон и Гуннар Пальм демонстрируют, что поставить Saab 96 с покатой крыши на колеса можно даже вдвоем



Один из лучших кенийских раллистов Йогиндер Сингх выигрывал Safari трижды, впервые — в 1965 году на Volvo PV544

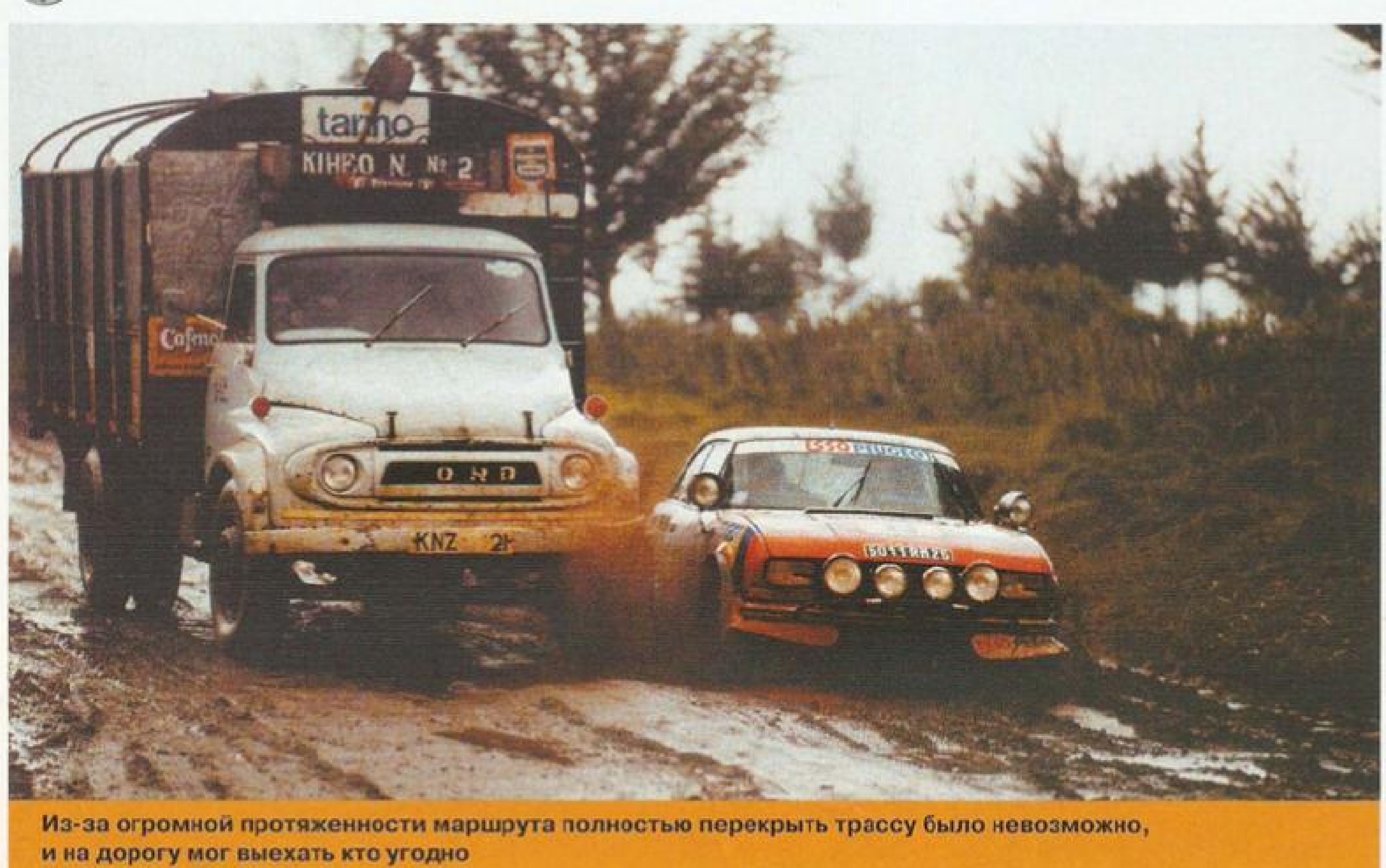


В 1972 году на Safari в первый раз победил иностранец — финн Ханну Миккола, пилотировавший 1600-кубовый Ford Escort RS

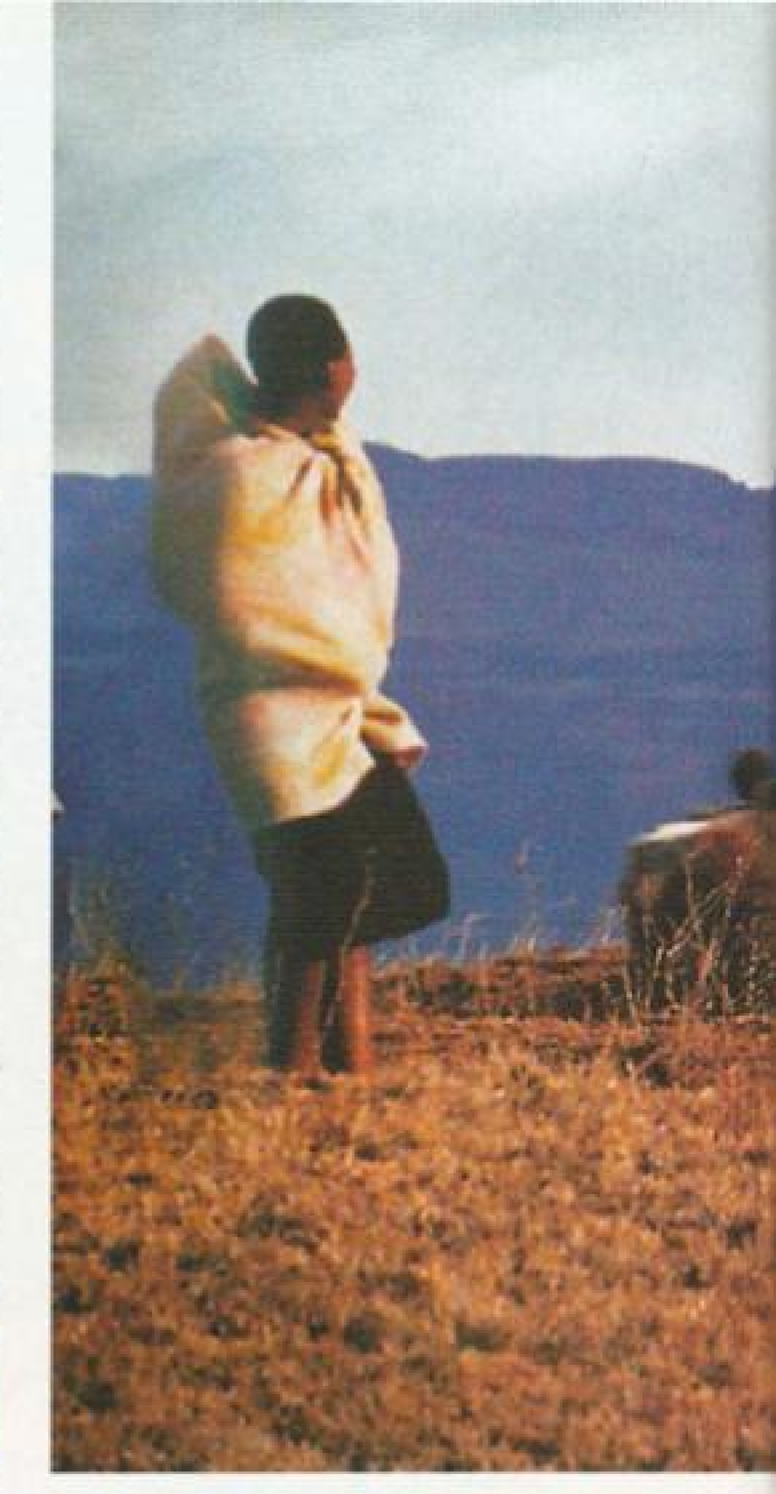
В 1957 году, после того как за организацию гонки взялся Британский автоспортивный клуб (BARC), ралли стало международным. Но еще без малого пятнадцать лет Сафари выигрывали только кенийцы, которые знали свои дороги вдоль и поперек! Нередко в борьбе с гостями им помогали зрители, которые ставили ловушки на пути иноземцев. Одна из легенд Сафари — установленный болельщиками неправильный указатель, на который клюнули некоторые пилоты. Европейские раллисты не раз жаловались и на большие камни или бревна, которые необъяснимым образом появлялись в самых неожиданных местах...

Впрочем, Сафари славится не только хулиганскими выходками местных жителей. «Мы не могли выйти из машины, чтобы заменить колесо, потому что ее окружил целый львиный прайд! — рассказывал Вик Пристон, один из участников Сафари 1980 года. — Они легли вокруг автомобиля, и в течение двух или трех часов не двигались с места! Гонка была проиграна. И ведь протест не подашь! На кого — на львов, что ли?»

Но гораздо опаснее были столкновения с животными. «Когда я в первый раз ехал в Кению, мне сказали, что Сафари — единственная гонка в мире, где можно попасть в аварию, врезавшись в слона, — вспоминает чемпион мира Бьорн Вальдергаард. — Впрочем, звери — это не самая большая проблема. Коварные дороги, ямы-ловушки — вот чего надо опасаться». Швед знал, о чем говорил. Вальдергаард — один из самых успешных гонщиков за всю исто-



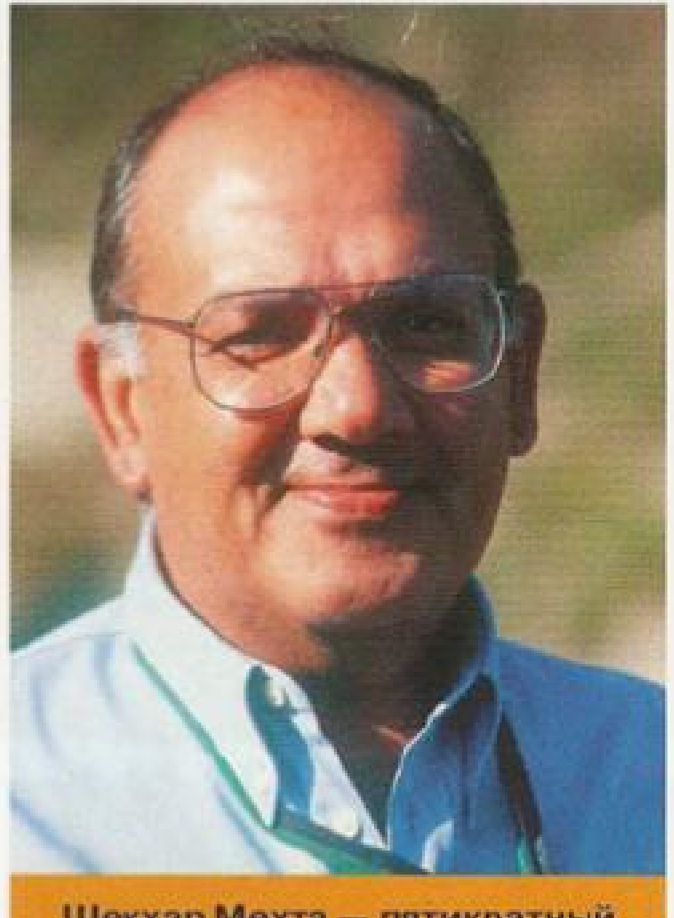
Из-за огромной протяженности маршрута полностью перекрыть трассу было невозможно, и на дорогу мог выехать кто угодно



рию Safari. Свою последнюю, четвертую, победу швед завоевал в 1990 году за рулем автомобиля Toyota Celica GT4, когда ему было почти пятьдесят! Бьорн одним из первых понял главную особенность кенийской гонки — в ней побеждает не скорость, а осторожность. «И умение вести диалог с местными жителями, — добавляет Вальдергаард. — Если у вас кончатся запасные колеса, то никто, кроме аборигенов, вам не поможет. Другой вопрос, откуда они берут эти колеса...»

А еще Safari — это непредсказуемая африканская погода. В любой момент мог начаться тропический ливень, который тут же превращал кенийские дороги в сплошное грязевое месиво. В 1963 году до финиша добрались лишь 7 из 84 стартовавших машин! «Иногда нам казалось, что организаторы сами не понимали, где прокладывают маршрут, — вспоминает двукратный чемпион мира Мики Бьязион, который дважды выигрывал Safari. — В 1991 году нам на пути попался полностью провалившийся в грязь слон! Мы спасли животное, но для этого нам пришлось пригнать грузовик».

Иностранцы чувствовали себя на ралли Safari не в своей тарелке — даже за рулем лучших машин. И заводские команды старались приглашать в свои ряды местных гонщиков, которые получали те же автомобили, что и мировые асы. Рекорд по числу побед принадлежит кенийцу Шекхару Мехте — у него их пять. Мехта, как и большинство кенийских гонщиков, принадлежал к высшему сословию страны — бизнес-драйвер, который назубок знал родные дороги и выжимал из автомобилей все, что они позволяли. «Ничего необычного в моей карьере не было, — рассказывает о себе Мехта. — Я родился в 1945 году в столице Кении, Найроби, в семье бизнесмена. К двадцати го-



Шекхар Мехта — пятикратный победитель Safari Rally



В середине 80-х в Safari пришла заводская команда Toyota. Заднеприводная Celica Turbo группы B выигрывала гонку три раза подряд



К 1985 году в Audi подготовили супермашины Audi Quattro, развивавшие на африканских тестах скорость 245 км/ч! Однако в гонке оба автомобиля сошли сразу после старта из-за поломки КПП



2003 год. Машина одного из лидеров гонки Ричарда Бернса застряла около въезда в зону сервиса. Посторонняя помощь была запрещена, и экипажу пришлось сойти

Все победители Safari Rally все победители

Год	Дист.,км	Старт.	Фин.	Победитель	Автомобиль
1953	2895* 3156 3164	56	16	–**	–
1954	3030 3156 3164	50	25	Д.П.Марваха	Volkswagen Beetle
1955	4007	57	27	Д.П.Марваха	Ford Zephyr
1956	4290	90	78	Эрик Сесил	DKW
1957	5250	64	19	Гас Хоффман	Volkswagen Beetle
1958	4669	95	54	–**	–
1959	5150	63	30	Билл Фрицши	Mercedes-Benz 219
1960	5310	84	25	Билл Фрицши	Mercedes-Benz 219
1961	5364	77	38	Джон Мануссис	Mercedes Benz 220SE
1962	4970	104	46	Томми Фьястад	Volkswagen Beetle
1963	4989	84	7	Ник Новицки	Peugeot 404
1964	5132	94	21	Питер Хьюз	Ford Cortina GT
1965	5069	85	16	Йогиндер Сингх	Volvo PV 544
1966	4903	88	9	Берт Шанкланд	Peugeot 404
1967	4987	91	49	Берт Шанкланд	Peugeot 404
1968	4949	93	7	Ник Новицки	Peugeot 404
1969	5150	85	31	Робин Хильяр	Ford Taurus 20MRS
1970	5310	91	19	Эдгар Херманн	Datsun 1600 SSS
1971	6400	112	32	Эдгар Херманн	Datsun 240 Z
1972	6350	85	18	Ханну Миккола	Ford Escort RS 1600
1973	5000	89	18	Шекхар Мехта	Datsun 240 Z
1974	5200	99	16	Йогиндер Сингх	Mitsubishi Lancer
1975	5927	79	14	Ове Андерссон	Peugeot 504
1976	4950	64	17	Йогиндгер Сингх	Mitsubishi Lancer
1977	6000	61	12	Бьорн Вальдергаард	Ford Escort RS 1800
1978	5016	72	13	Жан-Пьер Николя	Peugeot 504 V6 Coupe
1979	5030	66	21	Шекхар Мехта	Datsun 160J PA10
1980	5441	58	24	Шекхар Мехта	Datsun 160J PA10
1981	4718	70	21	Шекхар Мехта	Datsun Violet GT
1982	5011	73	21	Шекхар Мехта	Datsun Violet GT
1983	5035	78	22	Ари Ватанен	Opel Ascona 400
1984	5248	75	25	Бьорн Вальдергаард	Toyota Celica TC Turbo
1985	5193	71	20	Юха Канккунен	Toyota Celica TC Turbo
1986	4190	69	16	Бьорн Вальдергаард	Toyota Celica TC Turbo
1987	4011	53	23	Ханну Миккола	Audi 200 Quattro
1988	4205	54	14	Мики Бьязион	Lancia Delta Integrale
1989	4538	57	13	Мики Бьязион	Lancia Delta Integrale
1990	4107	59	10	Бьорн Вальдергаард	Toyota Celica GT4
1991	4520	57	27	Юха Канккунен	Lancia Delta Integrale
1992	4388	48	21	Карлос Сайнс	Toyota Celica Turbo 4WD
1993	3719	44	17	Юха Канккунен	Toyota Celica Turbo 4WD
1994	3497	43	14	Йан Данкан	Toyota Celica Turbo 4WD
1995	2995	49	12	Йошио Фуджимото	Toyota Celica Turbo 4WD
1996	2443	59	18	Томми Мякинен	Mitsubishi Lancer Evo III
1997	2325	52	19	Колин МакРей	Subaru Impreza WRC
1998	2221	49	19	Ричард Бернс	Mitsubishi Carisma GT
1999	2650	45	24	Колин МакРей	Ford Focus WRC
2000	2691	51	17	Ричард Бернс	Subaru Impreza WRC99
2001	2908	41	15	Томми Мякинен	Mitsubishi Lancer Evo7
2002	2484	48	12	Колин МакРей	Ford Focus WRC02

* В 1953 и 1954 годах старт гонки давался в трех местах.

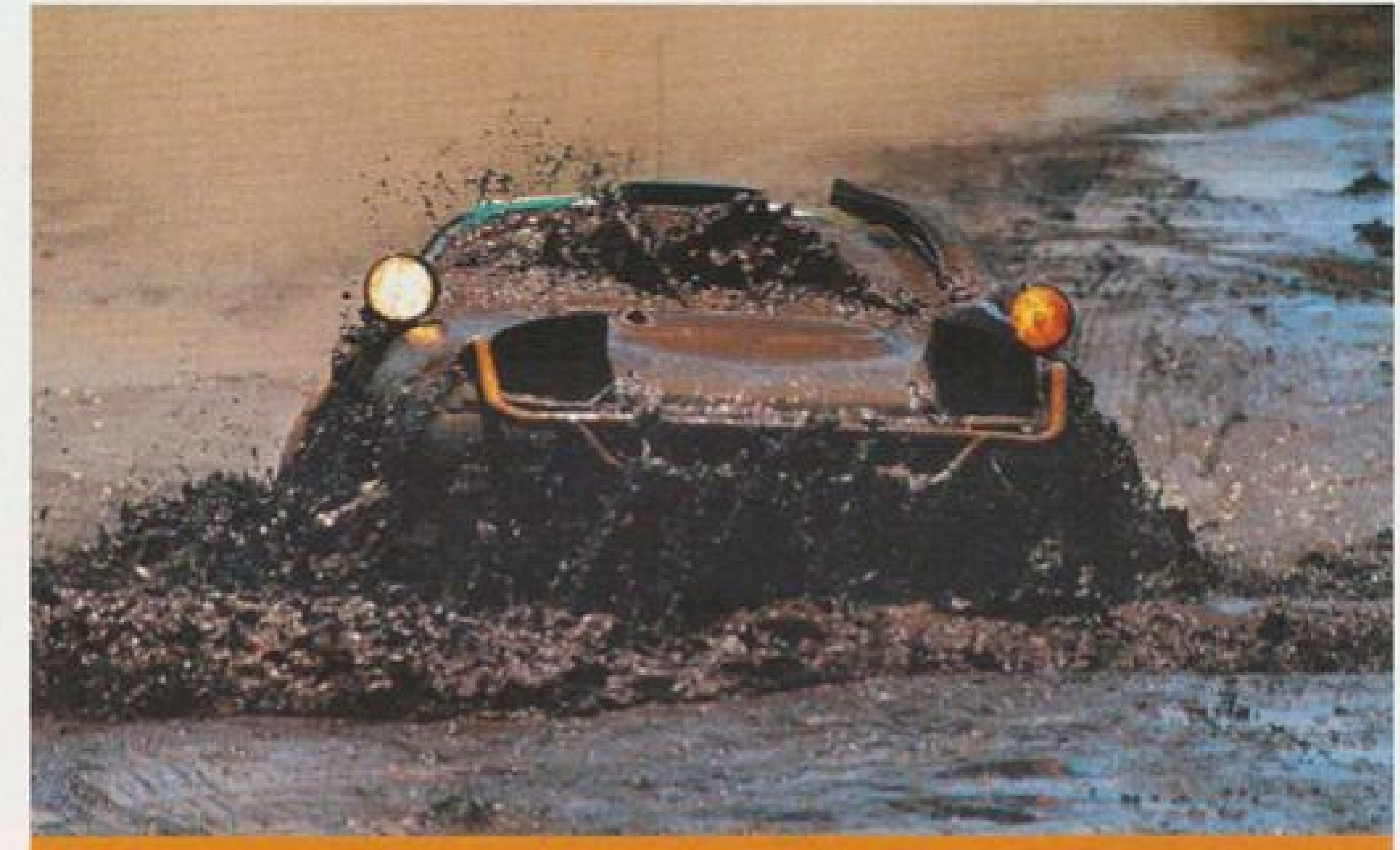
** В 1953 и 1958 годах победа в абсолютном зачете не присуждалась.

дам у меня было свое дело, деньги, и я мог готовить хорошие машины». Первый раз Мехта стартовал в Safari в 1966 году, а в 1973-м (тогда начал разыгрываться чемпионат мира по ралли и кенийская гонка стала одним из его этапов) праздновал первую победу.

Все гонки Шекхар Мехта выиграл за рулем автомобилей Datsun — 240z, 160j и купе Violet GT. Кениец на собственном примере доказал, что машины, которые хороши в Европе, могут быть совершенно непригодны в Кении. И наоборот. «Datsun строил идеальные машины для Safari, — вспоминает Мехта, — легкие, быстрые, прочные. А вот худший автомобиль, которым я управлял, была Lancia Fulvia. Руководитель заводской команды Чезаре Фьорио сказал мне — если хочешь получить лучшую машину, плати. Я заплатил и оказался за рулем абсолютно неконкурентоспособного автомобиля. Слабая подвеска, дикая тряска — может быть, Lancia и была быстра в Европе, но для Кении нужны другие машины».

Заводская команда Lancia — одна из главных неудачниц Safari. Итальянцы первый раз стартовали еще в шестидесятых годах, но впервые выиграть им удалось лишь в 1988-м. Правда, тогда это было уже другое Safari. Международная автомобильная федерация оказывала серьезное давление на организаторов, требуя привести гонку к соответствию мировым стандартам. Ведь фактически это был ралли-рейд в формате классического ралли. Дистанция Safari с каждым годом сокращалась, но все равно оставалась несравнимо большей, чем у остальных этапов.

Гонка обходилась заводским командам слишком дорого. Пропускать этап нельзя, а стартовать на «европейских» машинах было бессмысленно. Конюшням приходилось строить для Safari специальные автомобили — с более высоким клиренсом и прочной подвеской. Машины оснащались мощными «кенгурятниками» и высокими воздухозаборниками для преодоления водных преград. Огромная протяженность спецучастков вынуждала устанавливать бензобаки большего размера. При этом автомобили, построенные для одной-единственной гонки, нуждались в серьезных испытаниях. Подготовка к рал-

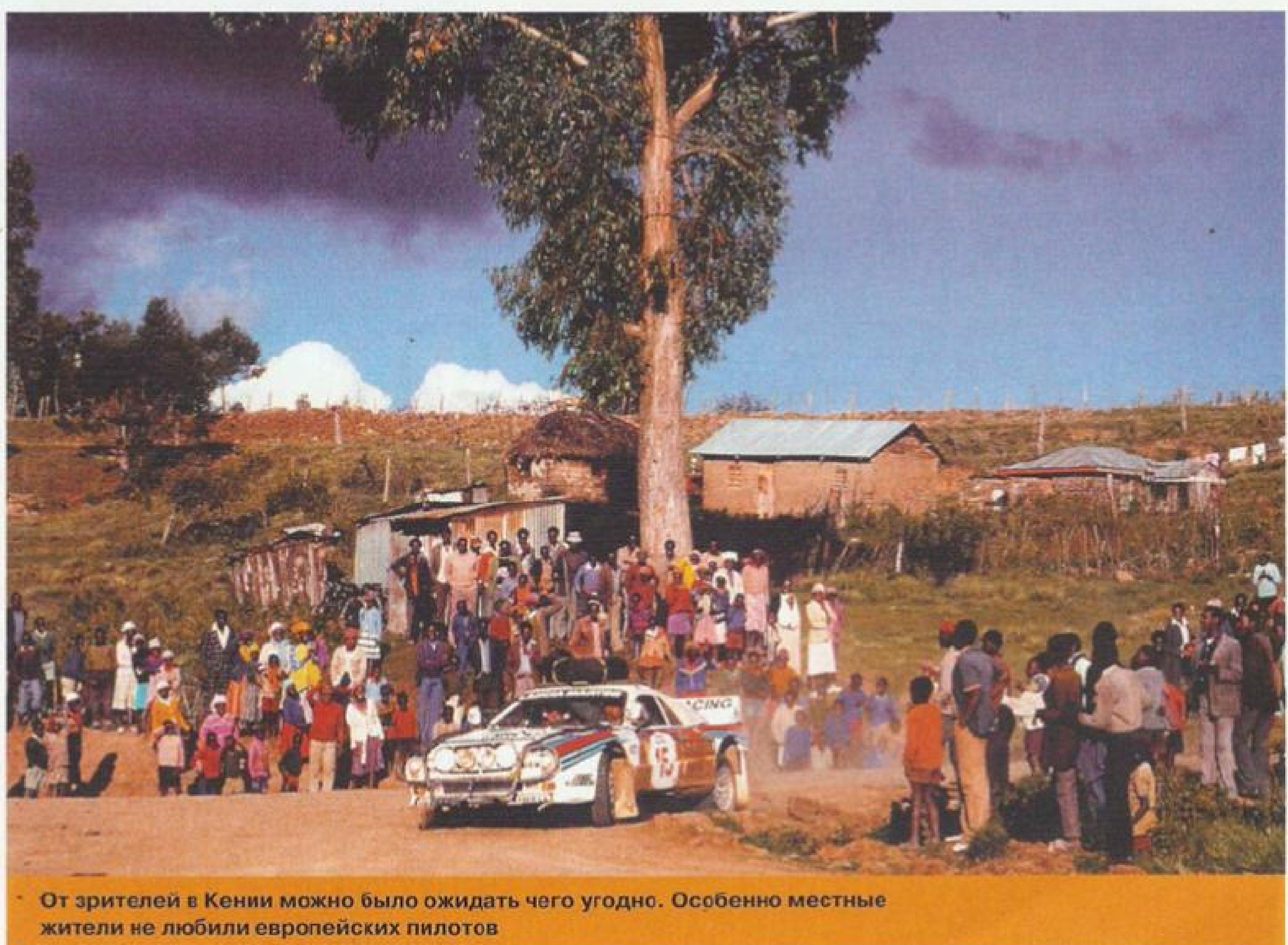


Гиппопотам? Нет — Toyota Celica Turbo 4WD под управлением четырехкратного чемпиона мира Юхи Канккунена

ли обычно включала в себя тесты протяженностью 20—30 тысяч километров!

Оправдывались затраты только в случае победы, а победитель, как известно, только один... Не удивительно, что когда в 2004 году ралли исключили из чемпионата мира, ни одна команда не выступила против этого решения. Но как это мог допустить президент раллийного комитета — тот самый Шекхар Мехта? «Вы говорите, что Международная автомобильная федерация убила Safari Rally, а я говорю, что она была великодушна, сохраняя Кению в календаре так долго. Уверяю, FIA пыталась подтянуть Safari под мировые стандарты, но вечно так продолжаться не могло — раллирейду не место в WRC».

Потеряв чемпионат мира, Safari Rally фактически умерло — под этим названием нынче проводится любительское соревнование, в котором местные пилоты стартуют на машинах десяти-пятнадцатилетней давности. Но стоит ли жалеть об этом? Красивое зрелище, романтика, автомобильный экстрим — всему свое время. В конце концов, никому же не приходит в голову вернуть Формулу-1 на Северную петлю Нюрбургринга!



От зрителей в Кении можно было ожидать чего угодно. Особенно местные жители не любили европейских пилотов



Огонь, вода и Мячково

Началось! После долгой зимней спячки чемпионат России НГС Лада открыл кольцевой сезон. Да как открыл! Чего только не случалось на первой гонке: обгоны, аварии, штрафы и даже пожар!

ТЕКСТ И ФОТО **ГРИГОРИЙ ГОЛЫШЕВ**

Любители кузовного хардкора наконец то получили то, чего они всегда хотели. Никаких тебе Формул и прочих зрелищ для автоспортивных гурманов. Теперь в Национальную Гоночную Серию Лада входят только кузовные классы: Кубок Лада, Lada Revolution и Туринг вместе с классами SuperProduction и Туринг-Лайт.

Туринг: Эффект черной кошки

Ну только этого нам не хватало! Такая мысль мелькнула в голове, когда во время старта гонки Туринга поперек трассы припустил двуногий «заяц». Бегающих перед гоночными машинами идиотов хватает и в Формуле-1. Но этот бегун оказался не протестующим против гонок авиатором из Мячково, а всего лишь «чайником», возжелавшим запечатлеть момент старта на свою «мыльницу». Впрочем, и этого хватило. Последующие события развивались так, словно пилотам перебежал дорогу не зритель, а черная кошка.

Первым из распределения призовых мест выбывает Михаил Ухов





Безупречная защита своих позиций от атак Льва Фридмана (№ 50) позволила лидеру команды Лада Рейсинг Сергею Нуждину (№ 80) подняться на третью ступеньку подиума. Для победы в командном зачете тольяттинцам не хватило всего одного очка

пробитой топливной магистрали, зрители начали потихоньку отодвигаться от горящего BMW: вдруг огонь доберется до бензобака? Пожарный расчет приехал на место происшествия через непростительно долгие 10 минут, но, к счастью, к этому моменту огонь уже удалось погасить огнетушителем.

Впрочем, даже пожар не смог отвлечь внимание зрителей от главного события гонки — супервыступления первого номера заводской команды АвтоВАЗа, тольяттинца Сергея Нуждина. Команда из Автограда прибыла на трассу менее чем за 12 часов до начала этапа и без единого тестового круга сразу ринулась в бой. Нуждин выкатил на старт новый ВАЗ-21106. «Автомобиль создавали на голом энтузиазме, за зиму пересчитали кинематику подвески, так что теперь есть надежда, что больше не придется бороться с машиной в каждом повороте, — рассказывал Сергей. — Хотя из-за отсутствия финансирования остались и минусы. Так, коробка передач на моем автомобиле не имеет запаса по крутящему моменту относительно двигателя». Благодаря проблемам соперников Нуждин пробился на третье место, которое смог удержать, несмотря на отчаянные атаки Льва Фридмана. Чего только не предпринимал лидер команды Интеко СитиМоторспорт: пытался перекрестить траектории, обойти Нуждина по внешнему радиусу в первом повороте... Но в защите тольяттинский пилот был безупречен.

Из-за пожара Зеленова гонка была остановлена преждевременно — пелотон завершал последние круги под желтым флагом. Уроженец Армавира Владимир Нечаев выиграл свою первую гонку в двухлитровом классе. Позади лидера команды МТС финишировал его тезка, Владимир Лабазов. «По ходу гонки я мог держаться позади Нечаева, но запаса скорости, чтобы прибавить и ликвидировать отставание, у меня не было», — признался второй номер команды Автодома.

— фальстарт и штраф stop and go Уже во втором повороте разворачивает BMW Льва Фридмана. Еще несколько кругов — и на VW Golf Михаила Засадыча срезает привод. Вылет Олега Петришина продолжает череду неудач. И яркую точку в этом шоу ставит пожар на BMW Евгения Зеленова за 7 кругов до финиша. Все бы ничего, но Евгений вынужден был припарковать свой объятый пламенем болид в самом далеком конце трассы. Покуда спасатели пытались потушить бензин, который под давлением хлестал из



Более опытный Владимир Нечаев (№ 3) смог удержать позади своего тезку, Владимира Лабазова



Пожар на BMW Евгения Зеленова стал очередным экзаменом для организаторов. Который они успешно провалили



В классе SuperProduction лидерство петербуржца Александра Львова пока неоспоримо



Даже езда боком не помешала Сергею Любченко финишировать «в призах»

SuperProduction: Есть ли у нас соперники? Будут!

Казалось, что появление Александра Львова в Кубке SuperProduction должно было уже с первого этапа повергнуть всех соперников ниц. Но, как это ни странно, нашлись смельчаки, попытавшиеся хотя бы угнаться за быстрым петербуржцем. Москвич Илья Буренко в Мячково смог показать время на круге быстрее, чем у экс-чепиона России. Правда, в отличие от Львова, Буренко не может похвастать стабильностью, один быстрый круг — это еще далеко не все. Но отчаиваться рано: на старт первого этапа вышли не все участники Кубка России. Должно добавить перца в пока что пресноватый коктейль под названием SuperProduction появление Валерия Серегина, который пропускал первый этап по личным причинам. Honda Integra президента компании Алтюнинг готова к бою и появится на втором этапе, который пройдет на Воробьевых горах.

Туринг-Лайт: Ум за разум

Одинокий француз из Team Oreca долго колдует над настройками новенького C2. Очередная перепрошивка контроллера двигателя — и гонщик вновь выходит на трассу. По возвращении в боксы инженер, вздохнув, продолжает свой сизифов труд. За несколько дней до гонки команды, выбравшие своим оружием Citroen C2, обнаружили, что свежесобранные моторы троят, чихают и не желают выдавать нагора мощность, превышающую хотя бы стандартные показатели! Окончательный вердикт французского инженера был краток: «Ne travaille pas». «Не работает», — сказал, как отрубил.

Собирая гоночные C2, команды столкнулись с главной проблемой: мотор на версии VTR в мелочах отличается от мотора, который стоит под капотами старого доброго Saxo и C2 в версии VTS. Но этих мелочей достаточно для того, чтобы проверенные на Saxo решения не работали. Все попытки настроить блок управления двигателем для работы с выбранными валами ни в команде Мегафон Моторспорт, ни в Динамо Автоспорт ни к чему не привели. В гонке пилоты стартовали практически на стандартной технике. Скажете, что шансов у них не было никаких? Как бы не так! Уже в квалификации стало ясно, что даже с не работающим как следует мотором новые C2 могут спорить с заслуженными VW Polo.

Как-то незаметно из Лайта ушли все быстрые пилоты — Владимир Лабазов отправился «на повышение» в Туринг, команда Лада Рейсинг приостановила свои эксперименты с N-групповым ВАЗ-2112, а коллектив Из рук в руки во главе с быстрым Ильей Каменским вообще не вышел на старт в новом



Пилоты C2 пока что не имеют преимущества в скорости над своими соперниками на VW Polo



Обязательный пит-стоп Виктора Шаповалова прошел без эксцессов. Но так было не у всех…



Дождевая квалификация. «Брод» преодолевает Илья Буренко

сезоне. Так что всего четверо пилотов могли составить конкуренцию владельцам новеньких C2 VTR — Сергей Крылов, Антон Маркин, Михаил Степанов и Виктор Шаповалов. Сын известного гонщика и моториста Владимира Маркина выиграл квалификацию, но подкрепить свой результат в гонке Маркин не смог. Его старый Citroen Saxo в очередной раз не выдержал заданного темпа и уже на 4-м круге 19-летний уроженец подмосковного Королева вынужден был припарковать свой трехколесный болид на обочине. Вперед вышел известный со времен класса Супертуризм Виктор Шаповалов и, штампуя круги на секунду быстрее всех остальных, вскоре стал недосягаем. Волна обязательных пит-стопов, во время которых механики обязаны заменить два колеса, особых изменений в расклад призовых мест не внесла. После 42 кругов Шаповалов пересек финишный створ в гордом одиночестве. На призовом подиуме по обе руки от него стояли пилоты C2 — Сергей Хабаров и ставший третьим Александр Сотников.

В стане Двойного шеврона не покладая рук пытаются приладить итальянские мозги Magnetti Marelli к французскому мотору. Ждем-с.

Lada Revolution: Налетай, подешевело

Не секрет, что помимо доводки первого отечественного прототипа в межсезонье перед АвтоВАЗом стояла еще одна немаловажная задача — привлечь достаточно участников. С технической частью дела инженеры справились успешно — уже после первых тестов стало ясно, что управляемость Революции гораздо улучшилась. А вот попытки привлечь гонщиков особым успехом не увенчались. Дошло до того, что за месяц до старта чемпионата автомобиль предлагали с серьезной скидкой. По слухам, цена на LR-RS2005 упала с 49 до 30 тысяч евро! Но даже такие пожарные меры смогли привлечь только двоих новых пилотов: в самый последний момент заявку на участие подала команда АМК ФСО, гонщики которой — Александр Тюрюмин и Иван Викулин — будут защищать честь Федеральной службы охраны.

Скорее всего, потенциальных участников отпугивает высокая стоимость эксплуатации вазовской «баркетты», для которой только один комплект сликов Dunlop размерностью 210/620 R17



Победитель 1-го этапа Виктор Шаповалов



Разрывы в «мокрой» квалификации были огромны. Обладатель 11-го времени Андрей Николаев (№ 30) проиграл обладателю поула 8,4 секунды

СТЕНОГРАММА

- В классе Туринг-Лайт появилось нововведение. Помимо общей квалификации, по примеру некоторых западных чемпионатов введен «суперпоул» — однокруговая квалификация для первых десяти пилотов. Гонщики сразу вкусили все «прелести» новинки. Так, Александр Сотников, занимавший до суперпоула вторую позицию, после ошибки на единственном круге переместился на седьмое место.

- Также в Туринг-Лайте изменилась система начисления очков в командном зачете. Теперь дополнительно в расчет берется время, за которое команды выполняют обязательный пит-стоп.

- Занявший в дождевой квалификации отличное пятое место народный артист России Дмитрий Певцов не смог принять участие в суперпоуле. На последних кругах общей квалификации Певцов перевернул свой VW Polo во второй шикане мячковской трассы.

- После полугодичного перерыва в гонки вернулась москвичка Татьяна Елисеева. Свою первую гонку в «легком» Туринге Татьяна закончила на 10-м месте.

- С последнего места на стартовой решетке в гонке класса Туринг-Лайт стартовал пилот Динамо Автоспорт Евгений Каретников. Причиной тому стала поломка коробки передач. Главная пара спортивной КПП наряду с электроникой управления двигателем стали серьезной головной болью для команд, выступающих на C2.

- Первый этап НГС Лада был отмечен необычно большим количеством штрафов. В классе Lada Revolution судьи назначили три штрафа stop and go за фальстарты. Провинились Виталий Петров, Виталий Дудин и Кирилл Ладыгин. Последний вдобавок был передвинут на последнее место на старте второй гонки, так как забыл одеть подшлемник. В классе Туринг два stop and go получил Михаил Ухов — за фальстарт и превышение скорости на пит-лейне.

- Вернувшийся в класс Туринг Алексей Груздев по ходу гонки претендовал на место в первой десятке, но прокол заднего левого колеса заставил тольяттинца заехать на пит-стоп для замены покрышки и испортил ему гонку.

- Мини-сенсацию в дождевой квалификации к первой гонке Lada Revolution сотворил дебютант класса Георгий Ефросинин. 18-летний пилот выиграл поул на самом последнем круге сессии, опередив Александра Тюрюмина на 0,1 секунды.



Вячеслав Летунов (№ 5) стал очередным картингистом, перешедшим в кольцо. Но составить конкуренцию своему бывшему сопернику по классу Интер-С Григорию Комарову (на заднем плане) пилот из Кургана не может









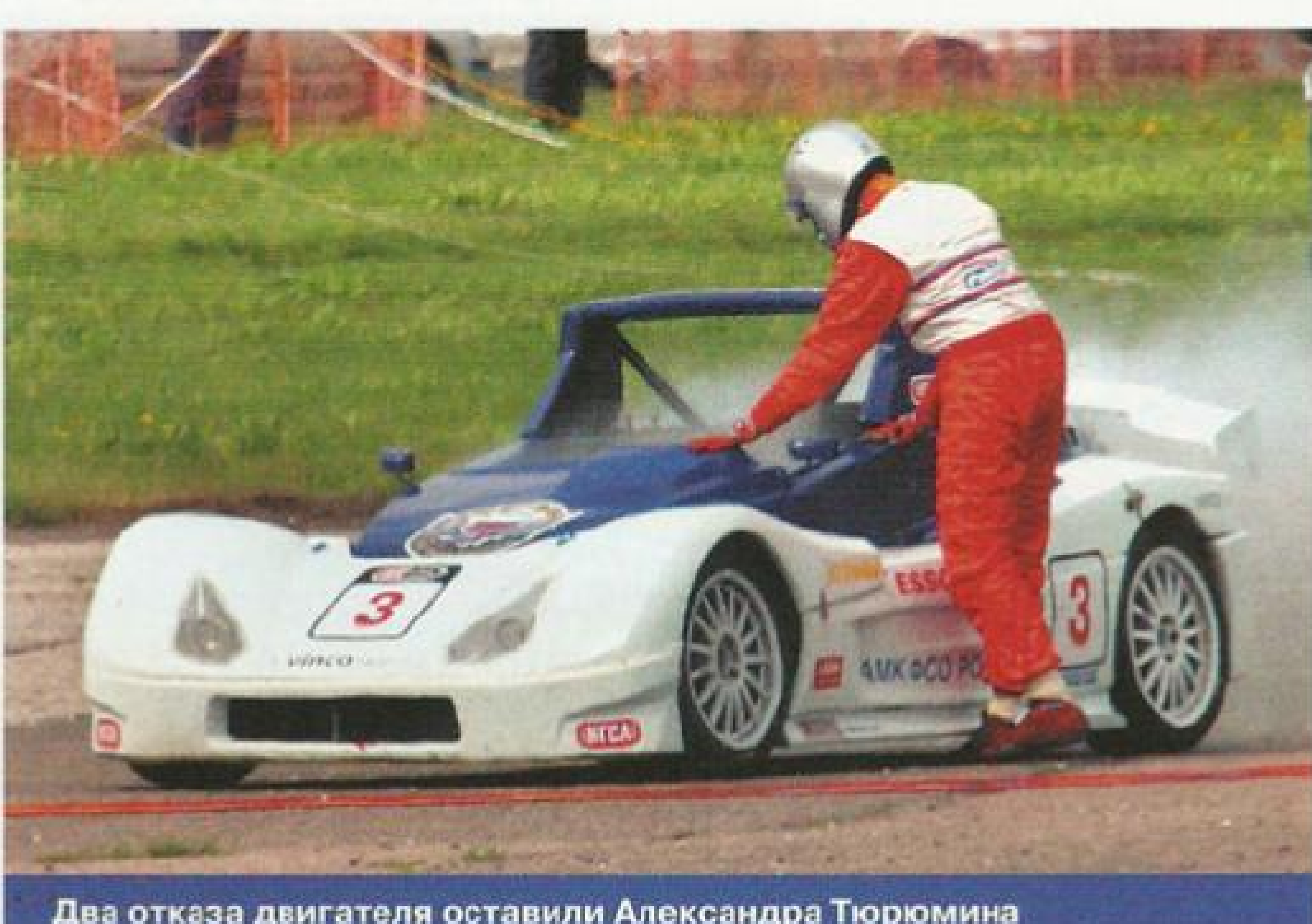


Неудачный обгон в исполнении Тимура Садрединова



Григорий Комаров (№ 68) стал победителем первой гонки Lada Revolution 2005 года

обходится в 1500 долларов. К тому же по-прежнему остаются сомнения в надежности машины. И они подтвердились на первом этапе, когда Александр Тюрюмин и Вадим Харлов стали жертвами технических проблем. Какой смысл участвовать в моноклассе, если можно потерять очки только из-за того, что у тебя взорвался мотор? Видимо, такие мысли приходят в голову не только нам, потому что на первом этапе стартовали лишь 10 гонщиков — на одного меньше, чем в последней гонке прошлого сезона.



Два отказа двигателя оставили Александра Тюрюмина на первом этапе без очков

Судьбу мест на подиуме в обоих заездах решили штрафы, которые судьи раздавали, не скупясь. По итогам 22 кругов первого заезда на верхнюю ступеньку подиума поднялся трехкратный чемпион Туринга Григорий Комаров. По скорости он значительно проигрывал лидерам класса — примерно по секунде с круга, — но курянину помогли штрафы stop and go, наложенные на Виталия Петрова и Виталия Дудина. «Мне пока еще не удалось найти общий язык с машиной — не понятно, что надо делать, чтобы заставить ее ехать быстро», — признавался после гонки опытнейший Комаров.

Во втором заезде он занял третье место, вслед за Виталием Петровым и Егором Ефросининым. Преимущество прошлогодних лидеров пока что выглядит незыблемым: новички все еще серьезно отстают, и не в последнюю очередь — из-за минимального количества предсезонных тестов. Но и Ефросинин, и Тимур Садрединов имеют все, чтобы попытаться подвинуть старых лидеров. А там, быть может, предлагаемые скидки все-таки привлекут в чемпионат быстрых пилотов. Налетай, подешевело!

Кубок Лада: Человек и закон

Звездами автогонок, как известно, чаще всего являются пилоты. «На них» ходят зрители, к ним за автографом толпятся болельщицы разных возрастов. Но на первом этапе НГС Лада известности захотелось спортивным комиссарам. По-другому оценить разбор конфликта во втором отборочном заезде Кубка Лада трудно. Что, «дело Шульмейстера» все еще будоражит умы спортивной общественности, и кому-то за счет судебного процесса хочется утвердить свое положение в спорте? Впрочем, нет. До такого наш спорт, к счастью, еще не дошел. У нас все простенько: неопытные судьи на трассе казнят и милуют пилотов, выдавая руководителям гонки непрофессиональные



Сын известного спортсмена и тренера Владимира Тягунова, Михаил (№ 64), пробовал свои силы в картинге, кроссе, трековых гонках и наконец нашел себя в кольцевых гонках Кубка Лада

доклады. Не в последнюю очередь благодаря такому докладу был дисквалифицирован Андрей Севастьянов. Безобидный гоночный инцидент с его участием был ошибочно расценен как грубость, несмотря на то, что гонка изобиловала более опасной и грубой ездой других участников.

Но это только один эпизод первого этапа Кубка Лада, а прошел он под диктовку Алексея Басова. Опытный подмосковный кроссмен выиграл, что называется, в одни ворота и отборочный заезд, и финал. Прессинг со стороны петербуржца Никиты Шептухи не давал Басову расслабиться все 18 кругов, которые длился финальный заезд. Но привыкший в кроссе к куда более жесткому прессингу Басов провел заезд безошибочно и по праву поднялся на первую ступень подиума. Вслед за финишировавшим вторым Шептухой линию финиша пересек юный Михаил Тягунов из подмосковного Зеленограда.

Ничего не напоминает? Именно эти два молодца поднялись на подиум в последней гонке прошлого сезона, но первым тогда был чемпион-2004 Роман Козявин. На этот раз братья Козявины финишировали в шаге от призовых мест. Впрочем, вне зависимости от того, смогут ли они вернуться на верхнюю ступень подиума, появление новых имен среди лидеров Кубка, который всегда был большим тольяттинским междусобойчиком, безусловно, радует.

Алексей Басов получил свою порцию шампанского

Первый этап чемпионата России в классе Туринг-Лайт (42 круга)

1	В.Шаповалов	Интеко СитиМоторспорт	VW Polo GTI	–
2	С.Хабаров	Megafon Racing	Citroen C2 VTS	+47,173
3	А.Сотников	Динамо Автоспорт	Citroen C2 VTS	+54,379
4	Е.Каретников	Динамо Автоспорт	Citroen C2 VTS	+54,679
5	М.Степанов	Визави Моторспорт	VW Polo GTI	+1.00,748

Поул-позиция: А.Маркин – 1:22.721. **Лучший круг:** В.Шаповалов – 1.12,234 (7-й).

Первый этап чемпионата России в классе Туринг (18 кругов)

1	В.Нечаев	МТС ЭйСи Рейсинг	BMW 320i	–
2	В.Лабазов	Автодом Рейсинг	BMW 320i	+1,228
3	С.Нуждин	Лада Рейсинг	ВАЗ-21106	+6,224
4	Л.Фридман	Интеко СитиМоторспорт	BMW 320i	+7,268
5	М.Самоль	Автодом Рейсинг	BMW 320i	+10,286

Поул-позиция: М.Ухов – 1.19,257. **Лучший круг:** В.Нечаев – 1.07,012 (8-й).

Первый этап Кубка России в классе SuperProduction (18 кругов)

1	А.Львов	Golden Motors	Honda Civic Type R	–
2	И.Буренко	Forza Sport	VW Golf III	+1 круг
3	С.Любченко	Proline Motorsport	VW Golf III	+1 круг
4	С.Белкин	–	BMW 320i E36	+1 круг
5	А.Смецкий	Golden Motors	Honda Civic Type R	+1 круг

Поул-позиция: А.Львов – 1.21,626. **Лучший круг:** И.Буренко – 1.11,273 (11-й).

Первый этап чемпионата России в классе Lada Revolution

Первая гонка (22 круга)

1	Г.Комаров	МТС ЭйСи Рейсинг	–
2	К.Ладыгин	Forza Sport	+0,592
3	В.Петров	Максмотор Ульяновск	+8,178
4	А.Тюромин	АМК ФСО	+10,560
5	В.Дудин	Лада Кредит	+32,345
6	Т.Садрединов	Актив Про Рейсинг	+32,773

Поул-позиция: Г.Ефросинин – 1.20,285. **Лучший круг:** В.Петров – 1.05,573 (20-й).

Вторая гонка (22 круга)

1	В.Петров	Максмотор Ульяновск	–
2	Г.Комаров	МТС ЭйСи Рейсинг	+14,316
3	Г.Ефросинин	Forza Sport	+25,151
4	В.Летунов	КП Рейсинг	+35,220
5	В.Харлов	Максмотор Ульяновск	+49,754
6	Т.Садрединов	Актив про Рейсинг	+56,020

Поул-позиция: Г.Ефросинин. **Лучший круг:** В.Петров – 1.05,796 (11-й).

Первый этап чемпионата России в классе Кубок Лада (18 кругов)

1	А.Басов	Ростокина Лада	–
2	Н.Шептуха	Нева Моторспорт	+0,429
3	М.Тягунов	ОАО ЛЗОС МГТУ МАМИ	+5,286
4	Р.Козявин	СКП	+7,036
5	А. Козявин	Мастер Спорт-Автоцентр Тольятти ВАЗ	+15,080
6	А.Смирнов	Джекпот	+15,703

Поул-позиция: А.Басов. **Лучший круг:** М.Тягунов – 1.15,513 (9-й).











За этот обгон был дисквалифицирован Андрей Севастьянов

Пока не супер...

На первый этап центрального класса новой Суперсерии, Формулы-1600, заявилось всего десять участников, а на старт вышло и того меньше! Как говорилось в одной рекламе, это не супер... ТЕКСТ **СЕРГЕЙ БЕДНАРУК** ФОТО **ГРИГОРИЙ ГОЛЫШЕВ**

Впрочем, такое развитие событий можно было предсказать. Формула-1600, ушедшая в межсезонье из-под крыла НГС Lada, всю зиму находилась в состоянии неопределенности. Долгое время вообще не было известно, кто поедет в этом классе, — заявочный список появился всего за неделю до старта сезона!

Надежды на увеличение числа участников есть. «Да, сегодня у нас было очень мало машин на стартовой решетке, — признает координатор Формулы-1600 Шота Абхазава. — Класс технически самый сложный, поэтому не все смогли подготовиться должным образом. Однако надеемся, что уже со следующего этапа участников будет больше — мы ожидаем на старте как минимум десять машин. А начиная с третьего этапа к нам должны присоединиться прибалтийские гонщики. Так что все только начинается».

В других классах картина была более радужной. Формула Русь продолжает готовить молодых гонщиков к более серьезным классам, а также давать возможность бизнес-пилотам участвовать в автогонках. А класс Honda Civic и вовсе сделал заметный прогресс, получив статус этапа чемпионата России и дав ответвление по имени Кубок Супер Лайт. Именно в этих двух кузовных классах происходила в Мячково, пожалуй, самая интересная борьба. Впрочем, обо всем по порядку.

Формула-1600: маловато будет!

Из десяти заявленных пилотов на старт первой гонки вышло всего семеро. Даниил Мове вновь стал жертвой отказа мотора на новом шасси



Дэвид Маркозов, несмотря на проблемы с двигателем, смог завершить обе гонки и даже взойти в первом заезде на подиум



Недвусмысленная надпись... Как говорится, здесь могла бы быть ваша реклама





Виталий Петров — один из фаворитов Формулы-1600



ARTtech F1605 во время субботних тренировок. Также из-за технических проблем вынуждены были пропустить первый этап пилоты команды Интеравто ВКР: у Виктора Козанкова утром в субботу заклинило масляный насос, а на автомобиле его партнера Эмиля Сильдоса пробило головку блока цилиндров.

Лучшее время в квалификации показал Юрий Байбородов, вернувшийся в российские гонки после года, проведенного в Европе. Однако по пути в боксы Юрий превысил лимит скорости на пит-лейне, за что судьи поставили его на последнее место на стартовой решетке. Поул, таким образом, перешел к его партнеру, новобранцу команды Лукойл Рейсинг Олегу Казакову. Конкуренцию в гонке 20-летнему москвичу обещал составить Виталий Петров. Для гонщика из Выборга это первый сезон в Формуле-1600, однако за его плечами уже немалый опыт выступлений как в различных гонках российского кольца, так и в европейских формульных чемпионатах. «Думаю, если бы квалификация продлилась чуть дольше, я мог бы обогнать Казакова», — комментировал Виталий.

Однако в гонке ему так и не удалось реализовать свой потенциал. Уже на третьем круге Петров, возглавивший гонку после старта, вынужден был сойти из-за отказа системы зажигания.

Таким образом, Казаков уверенно довел гонку до победного конца, привезя на финише ближайшему преследователю — Виктору Антонову, выступавшему на этом этапе за конюшню Active Pro Racing, — более пяти секунд. Что касается Байбородова, то впечатляющего прорыва с последнего места, какого от него ждали, москвичу совершить не удалось. На старте Юрий отыграл три позиции, но выше четвертого места так и не пробился. А всего за два круга до финиша он и вовсе вынужден был сойти из-за перегрева двигателя — поврежденная планка днища болида закупорила левый радиатор.

Второй заезд, на старте которого было еще одним автомобилем меньше (сломался древний Reynard Виктора Шайтара), также прошел без острой борьбы. Все решилось на четвертом круге, когда произошел контакт между стартовавшими с первого ряда Олегом Казаковым и Виктором Антоновым. В результате пилот Лукойла отка-



Кусок оторванного днища закупорил радиатор на болиде Юрия Байбородова, что привело к перегреву мотора

СТЕНОГРАММА

■ Чтобы повысить число участников первого этапа Формулы-1600, руководство команды АРТ-Лайн Инжиниринг выставило на старт старый Reynard для тест-пилота конюшни Виктора Шайтара. Машина так сильно уступает современным Далларам, что в квалификации отнюдь не медленный гонщик проиграл времени поул-позиции более девятнадцати секунд! Шайтар принял участие только в первой гонке, в которой проехал всего шесть кругов, пока на его автомобиле не вышло из строя рулевое управление.

■ Из-за того что второе шасси ARTtech не было готово к первому этапу, руководство команды АРТ-Лайн Инжиниринг приняло решение выпустить Виктора Антонова в составе конюшни Active Pro Racing, дабы он смог побороться за очки чемпионата. В результате Антонов добыл двенадцать баллов, которые очень пригодятся ему в конце сезона. Уже на втором этапе, который состоится на Воробьевых горах, Виктор должен будет вернуться в состав своей команды.

■ Во время субботних тренировок сгорел двигатель на машине Дэвида Маркозова. Мотор заклинило на выходе из шиканы, и 31-летний пилот только чудом смог избежать серьезной аварии. За ночь механики Active Pro Racing поменяли двигатель, что позволило Маркозову выйти на старт в воскресенье. В конце первого заезда мотор снова стал сбоить, но Маркозову удалось финишировать на третьем месте. Ко второй гонке неисправность устранить так и не удалось, но москвич снова добрался до клетчатого флага — на этот раз четвертым.

■ Высокие поребрики трассы в Мячково вновь вызвали недовольство пилотов. Особенно доставалось участникам Формулы Русь. В субботу рычаги подвески на своих болидах погнули Антон Трегубов и Максим Травин. В первой гонке в воскресенье с пилотом команды @mail.ru вновь случилась та же неприятность, которая не позволила ему поспорить за «бронзу» с Трегубовым.

■ На первом отборочном этапе Формулы Русь дебютировал Александр Страхов из Украины. Для 29-летнего пилота это первый опыт управления гоночным автомобилем — до этого он лишь занимался картингом в своем родном Донецке. Александр отметил, что кроме желания гоняться в Формулу Русь его привела и еще одна цель — перенять опыт организации кольцевых гонок в России, чтобы затем продвигать автоспорт на Украине.



За исключением гонщиков команды Golden Motors, в классе Супер Лайт стартовали те же пилоты, что и в гонке чемпионата Honda Civic

тился на четвертую позицию, а Антонов вынужден был заехать в боксы для штрафной остановки за срезку шиканы и вернулся на трассу с большим отставанием.

Зрелищно, в клубах белого дыма, вылетел с трассы автомобиль Владимира Лабазова. Причем, как оказалось, ошибки гонщика не было — от вибрации на Далларе москвича самопроизвольно сработала система пожаротушения! Выход на трассу автомобиля безопасности позволил участникам подтянуться друг к другу, но борьбу в гонке это не оживило. Петров так и не позволил Байбородову приблизиться на дистанцию атаки и отпраздновал победу — во второй своей гонке за рулем Формулы-1600.

ARTtech F1605: сделано в России

Главным событием первого этапа Формулы-1600 должен был стать дебют нового автомобиля ARTtech F1605, спроектированного командой АРТ-Лайн Инжиниринг. Это первая в отечественном автоспорте формула с углепластиковым монококом, которая должна, по задумке конструкторов, составить конкуренцию итальянским шасси Dallara. К сожалению, в гонке зрителям увидеть новый болид так и не удалось.

Еще на тестах, которые были проведены всего за несколько дней до старта сезона, команда столкнулась с моторными проблемами. Они вынудили АРТ-Лайн выставить в Мячково всего один автомобиль для Даниила Мове вместо двух планировавшихся ранее. Однако в субботу утром во время тренировочных заездов у 19-летнего москвича вновь сломался мотор. По словам технического директора команды АРТ-Лайн Инжиниринг Александра Потехина, причиной поломки стали некачественные комплектующие. «Просто попался бракованный масляный фильтр, который дал течь, — пояснил в интервью нашему журналу Александр Потехин. — Масло попало на выхлопные трубы, из-за чего и произошло возгорание. Пока машину успели потушить, в ней уже сгорела электропроводка, поэтому было принято решение не участвовать в гонке. Но это чистая случайность. А в целом мы очень довольны результатами тестов. Автомобиль уже вполне конкурентоспособен. Остается поработать над настройками. Конечно, у нас есть небольшие проблемы, но они неизбежно возникают при создании нового автомобиля».

Ко второму этапу команда АРТ-Лайн обещает разобраться со всеми неполадками и вывести на трассу уже два автомобиля. «Думаю, наша машина будет побеждать уже в этом сезоне», — сказал напоследок Александр Потехин.



Ахиллесова пята нового автомобиля ARTtech F1605 — двигатель. Но в команде уверены, что это временная проблема

Honda Civic: кто остановит Дудукало?

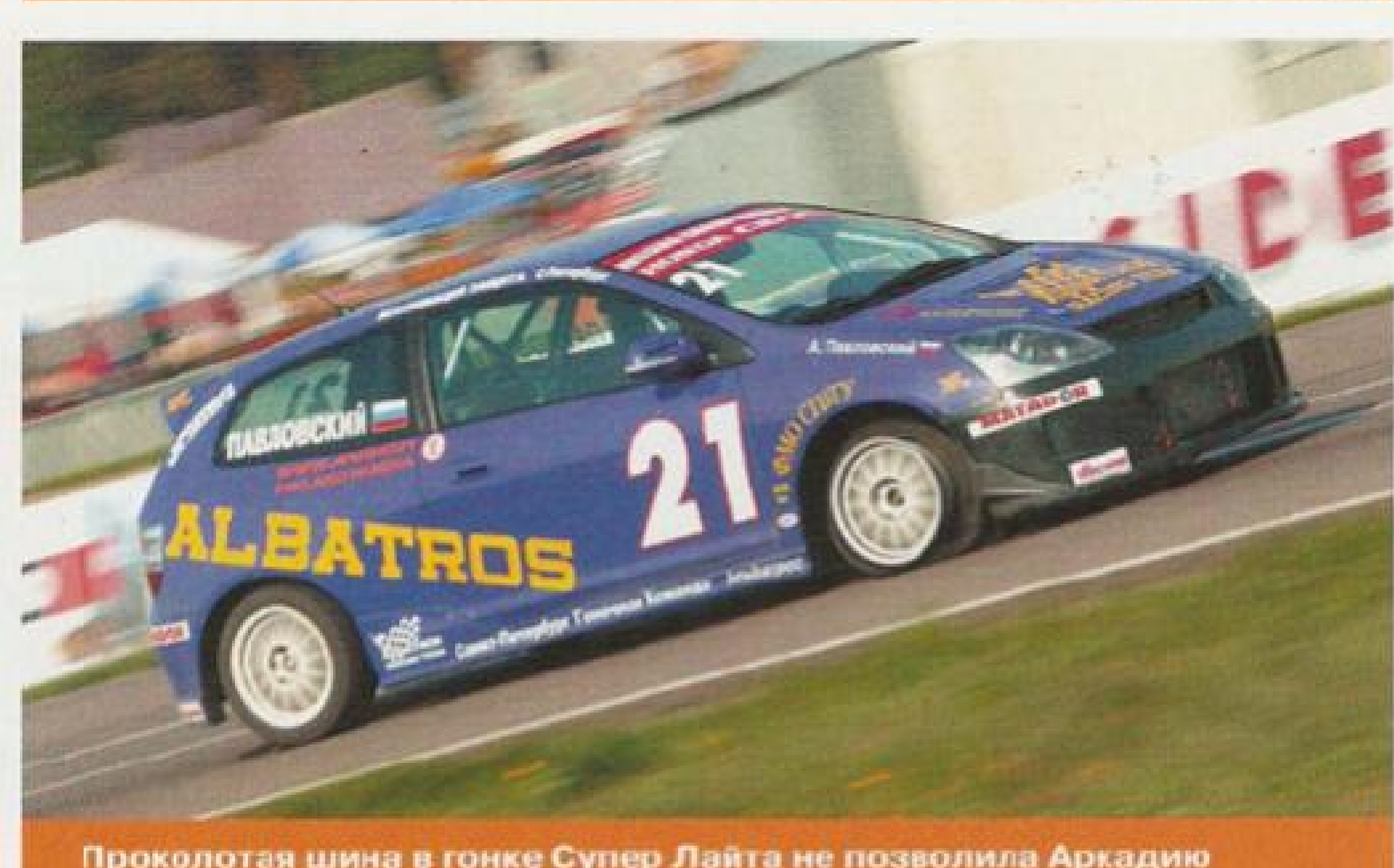
Похоже, Алексей Дудукало, разгромивший всех своих соперников в прошлогоднем Кубке Honda Civic, намерен повторить свой успех, теперь уже в борьбе за титул чемпиона страны.

Однако по итогам квалификации на поуле стоял вовсе не Дудукало. Показать быстрейшее время удалось экс-чемпиону Туринга Александру Львову, представляющему новую питерскую команду Golden Motors. Но уже на старте, используя весь свой прошлогодний опыт, Дудукало обошел Львова по внешнему радиусу в первом повороте. Машины соперников слегка соприкоснулись, но борьба осталась в рамках правил. После финиша Дудакало признался, что еще до начала гонки поставил себе цель опередить Львова на старте — иначе обогнать опытного петербуржца было бы очень трудно. Что касается Львова, то он не стал искать оправданий, признав свою собственную ошибку на старте. «Я просто немного пробуксовал, — рассказывает Александр. — Сказалось отсутствие должной практики старта с места. Ведь в Туринге заезды начинаются с ходу...»

На третьем месте, после того как из-за поломки КПП сошел еще



Самая напряженная борьба развернулась в кузовных классах. На фото отношения выясняют Николай Симонов (№ 11) и Андрей Смецкий (№ 5)



Проколотая шина в гонке Супер Лайта не позволила Аркадию Павловскому навязать борьбу Алексею Дудукало



Такую картину мы, скорее всего, будем наблюдать на протяжении всего сезона: впереди борются Сергей Ромащенко (№ 3) и Иван Самарин, позади — все остальные

один питерский ветеран Алексей Глебов, гонку завершил дебютант класса Аркадий Павловский из команды Альбатрос Рейсинг. «Я очень доволен своим результатом, — сказал петербуржец. — Я даже не рассчитывал попасть на подиум, ведь в Мячково у меня никогда не было выдающихся результатов».

Основное же действо развернулось за спинами трех лидеров. Борьба за четвертое место между Дмитрием Королевым, Андреем Романовым и Борисом Шульмейстером весь заезд держала в напряжении тех немногочисленных зрителей, что приехали в Мячково. Пилоты несколько раз менялась позициями. Развязка наступила за несколько кругов до финиша. Романов, жестко атаковав и вытеснив Королева с трассы, вышел на четвертое место. После гонки Дмитрий был крайне недоволен действиями своего оппонента: «С моей точки зрения, атака была крайне некорректной. Я удивлен, что судьи не наказали Романова штрафной остановкой в боксах, хотя последствия удара отчетливо видны на двери моего автомобиля».

Из-за этого инцидента Королев пропустил вперед и Шульмейстера. Но на самом последнем круге при выходе на взлетную полосу Дмитрий вновь вернул себе пятую позицию! Впрочем, как выяснилось после финиша, Шульмейстер сражался не столько со своими соперниками, сколько с собственным автомобилем. «Машина очень плохо управлялась, — признался после финиша Борис. — В этом только наша вина. Мы просто не смогли найти оптимальных настроек. Поэтому я не смог составить реальной конкуренции ни Романову, ни Королеву. Я лишь мог рассчитывать на их ошибки в борьбе друг с другом. У них случился контакт, и мне удалось пройти Королева. К сожалению, на последнем круге у моего автомобиля произошел отлив топлива, из-за чего я потерял скорость и вновь пропустил Дмитрия вперед».

«Могу сказать, что гоняться в этом классе по сравнению с прошлым годом стало интереснее, — добавил Шульмейстер. — Думаю, зрителей ждет интересная борьба на протяжении всего сезона».

Супер Лайт: второй акт

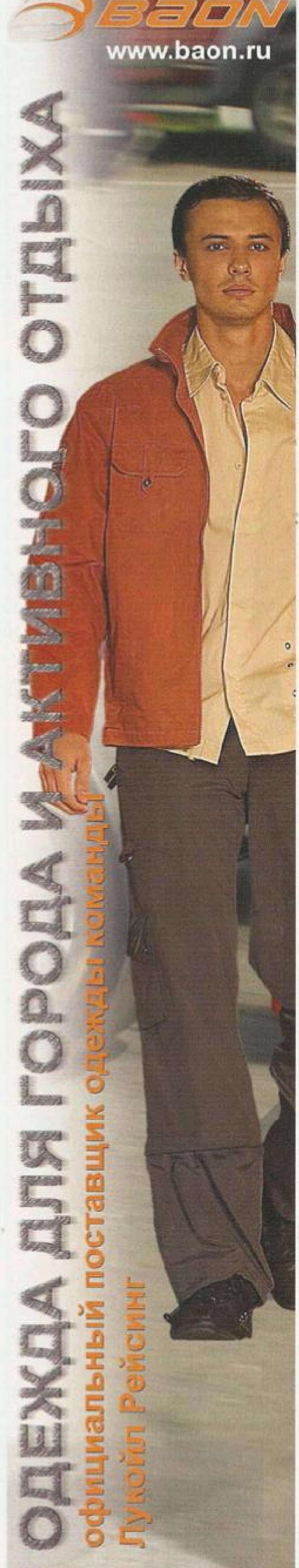
В Кубке Супер Лайт, хотя в нем и допускается участие любых марок автомобилей с объемом двигателя два литра, на старт вышли все те же машины Honda Civic Type R, что выступают и в одноименном чемпионате. И состав пилотов оказался таким же за одним лишь исключением — не хватало гонщиков команды Golden Motors, которая принимает участие только в «хондовском» чемпионате.

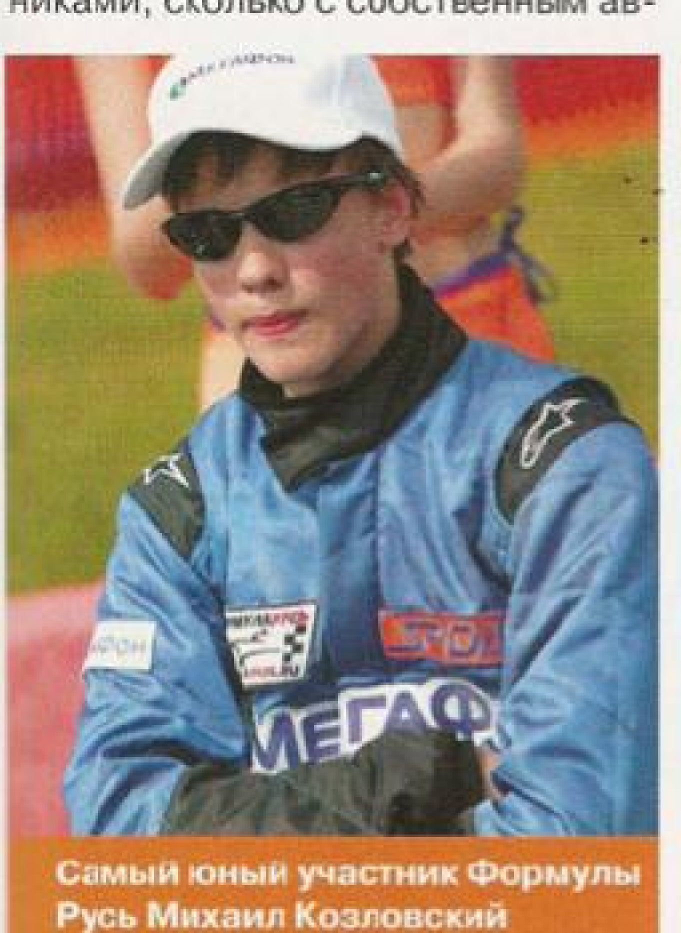
Отсутствие Александра Львова еще больше упростило задачу непобедимому Алексею Дудукало. Правда, поначалу его преследовал Аркадий Павловский, однако затем молодой петербуржец стал терять скорость. Оказалось, что на его машине случился медленный прокол. Павловский в итоге сумел добраться до финиша, но лишь на десятом месте.

Продолжилась и борьба Шульмейстера, Королева и Романова. Королеву удалось взять реванш над Романовым за предыдущий заезд. А тот в итоге ошибся в одном из поворотов, вылетел с трассы, повредил бампер и пропустил вперед еще и Шульмейстера.

Формула Русь: Самарин—Ромащенко 1:1

Главными претендентами на титул в Формуле Русь в этом году являются, без сомнения, Иван Самарин и Сергей Ромащенко. Оба проводят по второму сезону в Руси, и оба обладают приблизительно равными способностями, что обещает интересную интригу. И Иван, и Сергей на первом отборочном этапе в Мячково выступали в личном зачете, однако уже на втором этапе ребята поедут за юниорскую команду Лукойл. В самой конюшне объясняют пропуск первого этапа «изменением методики подготовки гонщиков». Что подразумевается под этой формулировкой, честно говоря, не совсем понятно. Зато известно, что долгое время команда Лукойл Рейсинг не могла договориться с руководством Формулы





Самый юный участник Формулы Русь Михаил Козловский



Иван Самарин (№ 7) стал победителем первого отборочного этапа чемпионата Формула Русь

СТЕНОГРАММА

■ Самым молодым участником Российской Суперсерии стал 15-летний Михаил Козловский. Имея опыт выступлений в различных картинговых соревнованиях как в России, так за ее пределами, в этом году он дебютирует в Формуле Русь в составе команды МегаФон Моторспорт. В первой гонке Мише не повезло — он сошел уже на первом круге. Однако во втором заезде Козловский показал настоящий бойцовский характер: стартовав последним, прорвался на шестое место!

■ Стоит отметить и еще одного дебютанта Руси — 16-летнего Артема Холина. У москвича пока нет опыта профессиональных гонок — он пришел в чемпионат из прокатного картинга. Несмотря на это, свой первый этап Артем провел достаточно уверенно. В квалификации пилот команды Sidem Racing стал десятым, а на финише первого заезда оказался уже на пятой позиции. Во второй гонке Холин классифицировался одиннадцатым.

■ По правилам Российской Суперсерии одна команда может заявить на гонку не более двух автомобилей. Поэтому некоторые конюшни пошли на хитрость, организовав команды-дублеры. Так, к примеру, в Формуле-1600 поступила команда АРТ-Лайн, а в классе Honda Civic — коллективы Corus Motorsport и Golden Motors. Интересно, что после «хондовской» гонки ее победитель Алексей Дудукало на вопрос о проблемах пожаловался на круговых из второй команды, Golden Motors: они, дескать, слишком явно старались помочь своему лидеру, Александру Львову...



■ В межсезонье инженеры Формулы Русь по примеру некоторых команд Формулы-1 построили двухместный болид. В субботу в перерыве между заездами «тандем» проехал пару кругов с пассажиром на борту. В будущем такие покатушки планируется проводить регулярно.

■ С этого года в классе Honda Civic вводится система весового гандикапа, по которой победитель гонки получает дополнительный вес на следующий этап. Поэтому Алексею Дудукало предстоит выступать на Воробьевых горах с 20-килограммовым балластом.

Русь об участии в чемпионате...

Как бы то ни было, именно Самарин с Ромащенко разыграли между собой победы в двух заездах первого этапа. В первой гонке уверенно победил Иван, чему способствовало столкновение на старте между Ромащенко и Антоном Трегубовым. Как обычно и бывает в подобных случаях, каждый имел свой взгляд на случившееся. «Я пристроился вслед за Самариным, а Ромащенко попытался втиснуться между нами и зацепил меня», — прокомментировал Трегубов. Ромащенко же свалил всю вину на соперника: «Трегубов сразу же начал агрессивную борьбу. Он не захотел пропускать меня вперед, вытеснив мой автомобиль с трассы». В результате этого столкновения Сергей потерял обтекатель своего автомобиля и откатился на последнее место. Вскоре ему удалось отыграть упущенное, и на финише он стал третьим, позади своего обидчика. Машина Трегубова тоже получила повреждения (у нее был изрядно помят левый понтон), однако это не помешало ему завоевать «серебро».



Искореженный понтон на болиде Антона Трегубова — результат его столкновения с Сергеем Ромащенко

Вторая гонка обошлась без подобных коллизий. На этот раз Ромащенко, стартовавший с поула, не позволил никому оспорить свое лидерство. Самарин держался некоторое время сразу за ним, но затем допустил ошибку, развернулся и продолжил гонку на второй позиции, но уже далеко позади Сергея.

«Бронзу» же вновь, как и в первом заезде, завоевал Антон Трегубов. 34-летний бизнесмен пока выглядит явным лидером зачета Клуб, которому по силам даже вклиниться в борьбу двух юных лидеров. Тем интереснее будет следить за следующими гонками.

Все результаты гонок на стр. 110.

Первый этап чемпионата России в классе Формула-1600

Первая гонка (14 кругов)

1	О.Казаков	Москва	Лукойл Рейсинг	Dallara F399	–
2	В.Антонов	Москва	Active Pro Racing	Dallara F393	+5,393
3	Д.Маркозов	Москва	Active Pro Racing	Dallara F393	+12,633
4	В.Лабазов	Москва	АРТ-Лайн Протим	Dallara F399	+17,708
5	Ю.Байбородов	Москва	Лукойл Рейсинг	Dallara F399	+3 круга

Поул-позиция: О.Казаков – 56,865. **Лучший круг:** О.Казаков – 57,108 (13).
Лучшее время в квалификации: Ю.Байбородов – 56,858 (результат был аннулирован за превышение скорости на пит-лейне).

Вторая гонка (15 кругов)

1	В.Петров	Выборг	АРТ-Лайн Протим	Dallara F399	–
2	Ю.Байбородов	Москва	Лукойл Рейсинг	Dallara F399	+0,953
3	О.Казаков	Москва	Лукойл Рейсинг	Dallara F399	+2,694
4	Д.Маркозов	Москва	Active Pro Racing	Dallara F393	+15,351
5	В.Антонов	Москва	Active Pro Racing	Dallara F393	+27,749

Поул-позиция: О.Казаков – 57,108. **Лучший круг:** О.Казаков – 56,416 (13).

Первый этап чемпионата России в классе Honda Civic (22 круга)

1	А.Дудукало	Москва	Лукойл Рейсинг	–
2	А.Львов	Санкт-Петербург	Golden Motors	+2,980
3	А.Павловский	Санкт-Петербург	Альбатрос Рейсинг	+16,354
4	А.Романов	Москва	Honda Дилер Карт Моторс	+26,210
5	Д.Королев	Москва	Русская Лоза	+27,255
6	Б.Шульмейстер	Москва	Corus Motorsport	+27,840

Поул-позиция: А.Львов – 1.10,466. **Лучший круг:** А.Дудукало – 01.10,626 (12).

Первый этап Кубка России в классе Супер Лайт (22 круга)

1	А.Дудукало	Москва	Лукойл Рейсинг	–
2	Д.Королев	Москва	Русская Лоза	+15,842
3	Б.Шульмейстер	Москва	Corus Motorsport	+19,538
4	А.Романов	Москва	Honda Дилер Карт Моторс	+23,989
5	Н.Симонов	Москва	Лукойл Рейсинг	+28,485
6	С.Горбунов	Москва	Corus Motorsport 1	+46,476

Поул-позиция: А.Дудукало – 1.10,609. **Лучший круг:** А.Дудукало – 1.10,438 (5).

Первый отборочный этап в классе Формула Русь (Кубок Spidan)

Первая гонка (14 кругов)

1	И.Самарин	Москва	Формула Русь	–
2	А.Трегубов	Москва	Gates	+19,953
3	С.Ромащенко	Москва	Spidan Motorsport	+20,374
4	А.Бархиян	Москва	Кениг Транс	+31,958
5	А.Холин	Москва	Sidem Racing	+1 круг

Поул-позиция: И.Самарин – 1.03,125. **Лучший круг:** С.Ромащенко – 1.03,394 (14).

Вторая гонка (14 кругов)

1	С.Ромащенко	Москва	Spidan Motorsport	–
2	И.Самарин	Москва	Формула Русь	+6,101
3	А.Трегубов	Москва	Gates	+22,594
4	М.Травин	Москва	@mail.ru	+28,565
5	А.Бархиян	Москва	Кениг Транс	+32,527

Поул-позиция: С.Ромащенко – 1.03,394. **Лучший круг:** С.Ромащенко – 1.03,244 (9).

Дело времени

Открытием первого этапа Суперсерии стал 25-летний Андрей Романов. В гонке чемпионата Honda Civic студент третьего курса Московского Международного Университета в упорной борьбе смог опередить таких маститых пилотов, как Дмитрий Королев и Борис Шульмейстер, и финишировать на четвертом месте. И это притом, что гоняться Романов начал только два года назад.



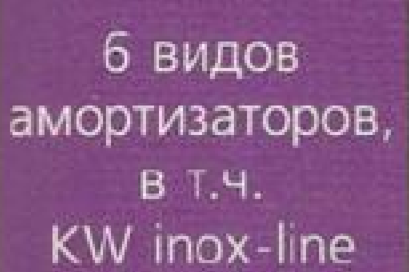
«Было довольно сложно бороться с такими опытными пилотами, — рассказывает о гонке Романов. — В борьбе я допускал ошибки, но каждый раз мне удавалось удержать автомобиль на трассе. В целом, эта гонка прошла потрясающе! Приехать четвертым среди таких асов — это, на мой взгляд, очень здорово».

В гонке Кубка Супер Лайт Романов снова был на финише четвертым. «Я несколько расстроен, так как мог бы претендовать на подиум, — сетует Андрей. — После того как передний бампер на моем автомобиле был разбит, потек амортизатор. Но в любом случае я получил неоценимый опыт. Мастерство приходит именно с опытом, а опыт — со временем».

Что ж, если Романов продолжит прогрессировать столь же стремительными темпами, то его первая победа — тоже лишь дело времени.

KW Спортивная подвеска

До начала теста



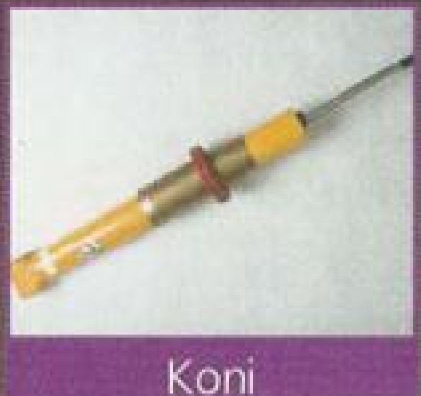
6 видов амортизаторов, в т.ч. KW inox-line



Bilstein



H & R



Koni



KW inox-line
нержавеющая сталь



KW verzinkt
гальванизированная

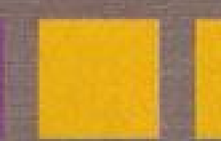


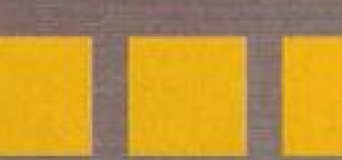
Patec



Supersport

...через 480 часов

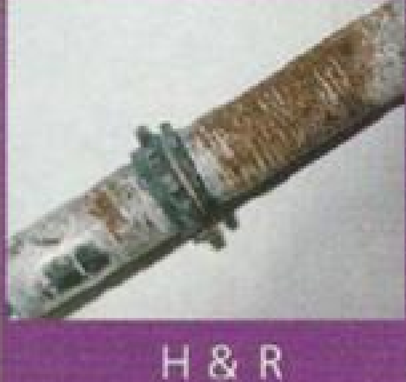




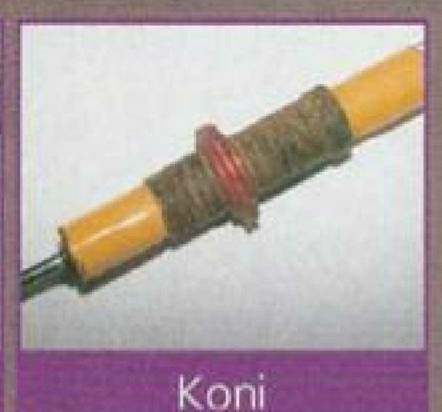
только KW inox-line сохранил свои свойства



Bilstein



H & R



Koni



KW inox-line
нержавеющая сталь



KW verzinkt
гальванизированная



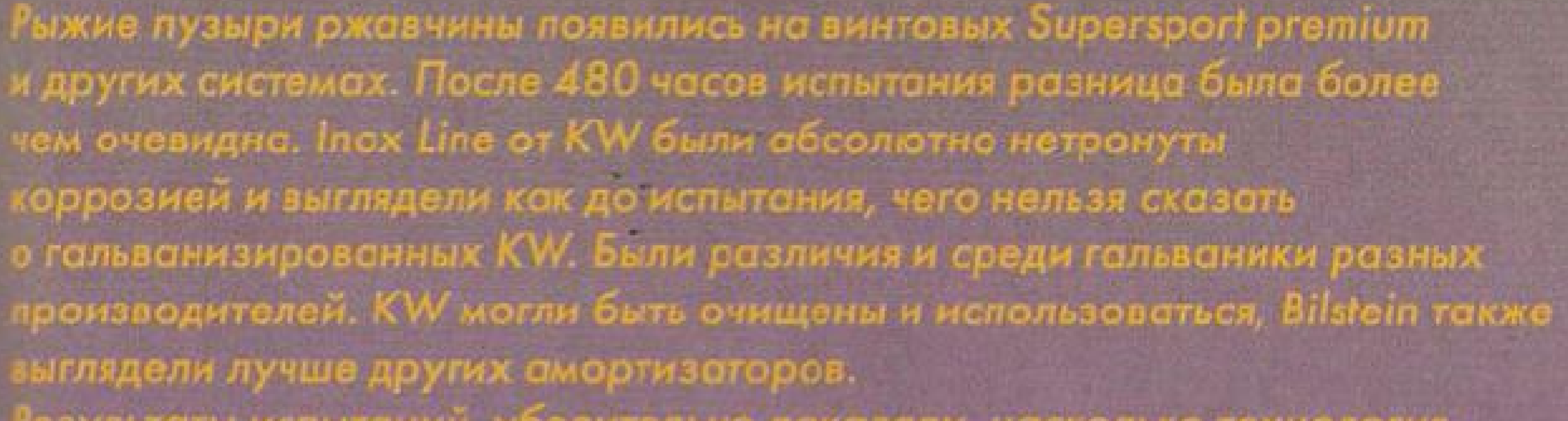
Patec



Supersport

В марте 2004 года компания KW Automotive GmbH полностью перевела производство амортизаторов на новый стандарт Inox Line, подразумевающий использование исключительно нержавеющей стали. Этот переход потребовал множества изменений и инвестиций. Первые комплекты были собраны еще в конце 2000 г. и уже тогда стало ясно, что это настоящий переворот в производстве амортизаторов. Но даже зная замечательные антикоррозийные свойства новых корпусов амортизаторов, эксперты не могли предсказать удивительные результаты, которые те показали в грядущем испытании.

Тест был проведен в соответствии со стандартом DIN 50021, он показал гораздо лучшую сопротивляемость коррозии продукции Inox Line по сравнению с аналогичными гальванизированными амортизаторами, поставляемыми на рынок в настоящее время. Стойки от шести различных производителей были подвергнуты 480-часовому испытанию в соляном душе. В ходе испытания образцы осматривались по истечении 48, 150, 336 и 408 часов, прогрессия коррозии тщательно документировалась. Испытание в соляном душе в течение 480 часов соответствует двум средним зимам в средней полосе с пробегом приблизительно 30,000 км по дорогам общего пользования. После 48 часов первые признаки ржавления обнаружились на всех гальванизированных стойках, на резьбе и в местах крепления. После 150 часов результаты оказались еще более нелицеприятными.



Рыжие пузыри ржавчины появились на винтовых Supersport premium и других системах. После 480 часов испытания разница была более чем очевидна. Inox Line от KW были абсолютно нетронуты коррозией и выглядели как до испытания, чего нельзя сказать о гальванизированных KW. Были различия и среди гальваники разных производителей. KW могли быть очищены и использоваться, Bilstein также выглядели лучше других амортизаторов.
Результаты испытаний убедительно доказали, насколько технология использования нержавеющей стали Inox позволяет увеличить отдачу вложений в подвеску, удлиняя ее жизнь.



Генеральный импортер в России АНО «Спорт Гараж»:
Москва, Сибирский проезд, 2/10, тел/факс (095)786-36-79, www.sportgarage.ru

Представительство в Санкт-Петербурге «Голден Моторс»:
проспект Маршала Блюхера, 54а, тел. (812)103-08-80

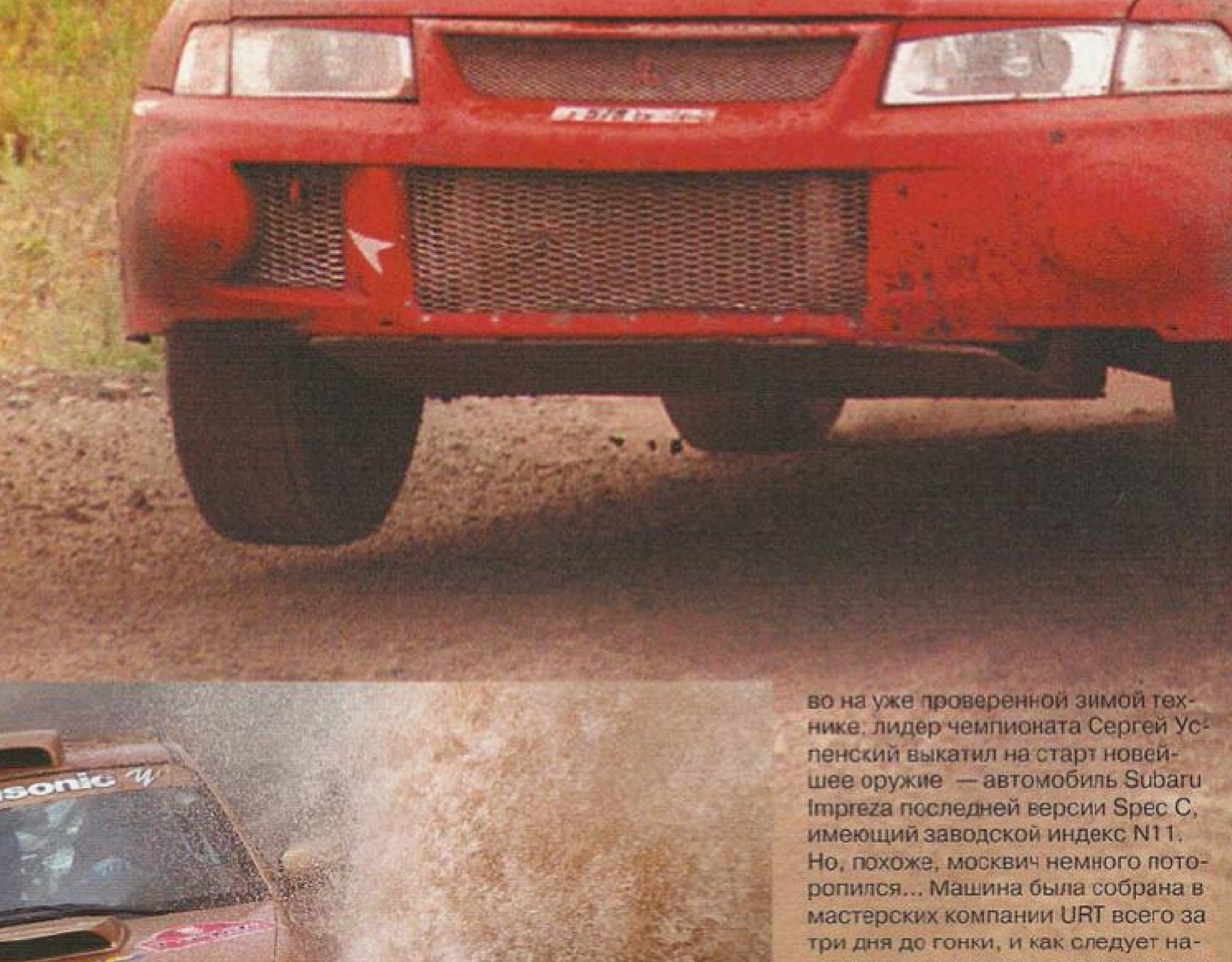
Представительство в Новосибирске центр тюнинга «Red Point»: *(3832) 926604, (3832) 916561*

Представительство в Нижнем Новгороде «М-Техник»: *(831) 9022088*

По грязи и посуху

В Гуково — одно из двух. Если над ростовскими степями светит солнце, то гонщики и их автомобили вдоволь «насладятся» жарой и пылью. Ну а если идет дождь — гарантированно хлебнут жирной грязи. В этом году участникам третьего этапа чемпионата страны по ралли «повезло» по полной: за два дня гонки им довелось попробовать и того, и другого...

ТЕКСТ И ФОТО **АНДРЕЙ КЛЕЩЕВ**



Ливни, накрывшие Ростовскую область перед стартом ралли, сделали свое черное дело — 3 июня гуковские спецучастки были покрыты толстым слоем грязевого «шоколада». Разгребать который выпало первым по «ранжиру» в иерархии российского чемпионата — пилотам полноприводной турбированной техники, разыгрывающим очки в зачете N4.

Зачет N4

Гуковская трасса, грунтовые участки которой то и дело сменяются выступами скальных пород, трамплинами и бродами, — самое жесткое в сезоне испытание для раллийных машин. Поэтому в Гуково не было того обилия Mitsubishi и Subaru, к которому привыкли зрители на зимних этапах российского первенства — в ростовские степи приехали только те, кому есть на что рассчитывать в чемпионате страны.

В то время как большинство пилотов группы N4 выступали в Гуково на уже проверенной зимой технике, лидер чемпионата Сергей Успенский выкатил на старт новейшее оружие — автомобиль Subaru Impreza последней версии Spec C, имеющий заводской индекс N11. Но, похоже, москвич немного поторопился... Машина была собрана в мастерских компании URT всего за три дня до гонки, и как следует настроить ее подвеску, трансмиссию и отладить программу, управляющую работой двигателя, Сергею попросту не хватило времени. Более того, уже на старте гонки у новенького автомобиля потек гидроусилитель руля, и за первые три спецучастка Успенский «подарил» конкурентам целую вечность...

А вот главный соперник действующего чемпиона, Андрей Жигунов, подошел к гуковской гонке со свойственной ему щепетильностью. Настроенный по максимуму Mitsubishi Lancer Evo VII, идеальный выбор шин на грязную трассу и безошибочный пилотаж дали в



Новое «ружье» Сергея Успенского выстрелило в Гуково не только в соперников, но и в своего хозяина



сумме отменный результат: из первых пяти допов пилот команды Pro-Sport выиграл четыре! Соперникам оставалось только посыпать голову пеплом — Жигунов ушел на ночной перерыв в сорока с лишним секундах от ближайшего преследователя, Александра Желудова на Subaru, и в минуте — от Сергея Успенского...

Забив «быстрый гол» в ворота соперников, во второй день Жигунов продолжал прессинговать. И субботним утром довершил разгром — несмотря на начавший греться и расходовать воду двигатель (что становится для Лансеров москвича уже традицией) и на то, что неизвестные ночью в закрытом парке обнулили настройки бортового компьютера (а вот это традицией не является!), Андрей вчистую выиграл вторую секцию ралли. Лишь под занавес гонки москвич чуть сбавил темп, позволив соперникам немного подсократить разрыв. Но не более того! Так что, отпраздновав вторую подряд победу в серии, Андрей уехал из Гуково лидером чемпионата.

В отличие от «золота», судьба «серебра» в ростовских степях была не ясна до самого финиша. Но прежде поговорим об остальных пилотах группы N4 — благо, что розыгрыш очков в чемпионате не ограничивается только Жигуновым, Успенским и Желудовым. Так вот, на четвертом месте в Гуково расположился опытнейший москвич Вячеслав Прохоров, записавший на свой счет первый за полтора года результативный финиш. Как ни старались соперники подвинуть в ходе гонки пилота Mitsubishi с этой позиции, ничего у них не вышло. Герой прошлогоднего ралли Гуково москвич Максим Новиков из-за отказа вентиляторов «вскипятил» мотор своей Subaru, тольяттинец Руслан Федик потерял минуту в одном из бродов, а Евгений Аксаков «выбил» руку, объезжая лежавший на траектории камень. Ближе всех к Прохорову во второй день подобрался его одно-

СТЕНОГРАММА

■ Сергей Успенский, выступавший в этом сезоне в паре с Александром Корниловым, Мариной Даниловой и Виктором Тимковским, на гуковской гонке вновь сменил штурмана. В правое кресло золотистой Subaru под номером «1» вернулся многоопытный Сафоний Лотко, последние полтора года помогавший пилотам команды Астром Спорт Андрею Свиридову и Сергею Воронову.

■ 66 участников на старте — далеко не рекордный результат для гуковских ралли, да и для этапов чемпионата страны-2005 это пока минимальный показатель. Правда, сокращение числа стартующих объяснялось просто — на июньской гонке впервые не разыгрывались очки в зачет чемпионата Юга России, вследствие чего гуковчане лишились минимум 15 экипажей, стартующих в местной серии.

■ Международный статус ралли Гуково в этом сезоне поддержало своим присутствием всего полтора экипажа — постоянные участники чемпионата России-2005 украинцы Юрий Шаповалов и Любомир Шумаков, сошедшие из-за перегрева двигателя на их Subaru, и обладатель эстонской лицензии Сергей Ларенс из Таллинна, выступавший штурманом у москвича Дмитрия Лагунова.

■ Кстати, именно «эстонский фактор» помешал финишировавшим в ростовских степях десятыми Лагунову и Ларенсу набрать свои первые очки в группе N4 — согласно действующей регламентации, в отечественном первенстве «играют» только те экипажи, в которых оба водителя являются владельцами российских лицензий.



И.Гарагуля

Одержав победу на «исконной территории» Сергея Успенского, Андрей Жигунов до предела повысил свои шансы на общую победу в чемпионате



Каскад трамплинов на СУ Бугры Любви уже давно стал одной из визитных карточек ралли Гуково. В полете — Вячеслав Прохоров и Алексей Матвеев



Победа в национальном 1600-кубовом классе далась Михаилу Илякову и Константину Швецову непросто

клубник по команде RPM Алексей Лядухин. Субботним утром пилот Evo VI так взвинтил темп, что по итогам второй секции уступил лишь Жигунову! Но Алексея в очередной раз подвела страсть к рискованным полетам — когда до Прохорова оставалась всего секунда, Mitsubishi Лядухина так жестко приземлилась с одного из трамплинов, что у нее лопнул патрубок турбины! Машина тут же потеряла половину своей прыти, и москвич прикатил к финишу лишь седьмым...

Еще больше был расстроен на финише третий призер гонки — Александр Желудов. Пилот частной команды RS Club, выступающий далеко не на самой свежей технике, изо всех сил старался сохранить 20-секундный отрыв от Успенского, который он набрал в пятничный день соревнований. Но, хотя прежде в таких ситуациях Александру удавалось удержать грозного соперника у себя за спиной, на этот раз он уступил. Уступил в самый последний момент и при весьма странных обстоятельствах. Если на всех предыдущих субботних допах разница в результатах между двумя соискателями «серебра» не превышала шести секунд, то на финальном 11-километровом СУ Динамит Успенский, если верить судейским протоколам, опередил шедшего без проблем Желудова сразу на тринадцать! А странно здесь то, что результат последнего допа был вычислен не по показаниям системы хронометража, а по дублирующему «ручному» секундомеру — бесстрастная электроника почему-то отказала именно в момент прохождения финишного створа автомобилем Успенского...

Это до предела возмутило не только штурмана Желудова Андрея Русова, но и еще несколько лидирующих экипажей, заподозривших судей в сговоре с «играющим» вице-президентом Российской автомобильной федерации. Однако, громогласно обвинив Успенского во всех смертных грехах, протеста на итоговую классификацию гонки никто писать почему-то не стал. Недовольные пошумели за спиной Сергея, освистали его экипаж на церемонии награждения и разошлись. Инцидент исчерпан?

Положение в чемпионате России (пилоты): 1. А.Жигунов (Москва, Pro-Sport) – 52 очка; 2. С.Успенский (Москва, URT) – 50; 3. Е.Аксаков (Москва, СТК Ралли-Подмосковье) – 28; 4. А.Желудов (Одинцово, RS club) – 27; 5. А.Лядухин (Лобня, RPM) – 18; 6. Р.Федик (Тольятти) – 16; 7. С.Алясов (Тольятти, URT) – 12; 8. В.Прохоров (Москва, RPM) – 10; 9. Б.Федотов (С.-Петербург, ОАО Балтийский завод); 10. А.Матюхин (Москва, ASM) – 6.

Зачет N2

На жесткую для «стандартных» 1600-кубовых машин гуковскую трассу прибыло лишь восемь соискателей наград чемпионата. И хотя Тимофей Воробьев одержал в классе N2 третью победу подряд, нельзя сказать, что она далась ярославскому асу легко. В первый день, стартуя как гонщик листа Приоритета РАФ в группе лидеров, Тимофей Иванович вынужден был разгребать грязь перед идущими далеко позади соперниками. Итог — всего-навсего 19-секундный отрыв от ближайшего соперника, ивановца Анатолия Козлова. Правда, тот сам лишил себя возможности побороться с Воробьевым, на ровном месте «схватив» минуту опережения на КВ. Так что второй день превратился для Козлова не в сражение за лидерство, а в погоню за проскочившим на второе место петербуржцем Андреем Евдокимовым. В отличие от предыдущих гонок чемпионата, которые пилот из города невест заканчивал вверх колесами, в Гуково для него все обошлось — Козлов доехал до финиша вторым, а перевернулся уже Евдокимов! Впрочем, это не помешало экс-чемпиону страны в зачете 1400 добраться до финиша третьим.

Несмотря на то, что занимавшие в чемпионате вторую и третью строчки Андрей Бунеев и Сергей Геращенко дружно сошли в Гуково из-за технических проблем, ситуация в первой тройке не изменилась — соперники из-за зимних неудач смогли лишь приблизиться к заветному «пьедесталу». Нижние его ступени пока остаются вакантными, а вот с верхней, похоже, уже все ясно. Еще одна осечка Бунеева — и уже на следующем этапе в Карелии Воробьев может прибрать к рукам N-групповое «золото».

Положение в чемпионате России (пилоты): 1. Т.Воробьев (Ярославль, VIKA – СТК Мотор) – 60 очков; 2. А.Бунеев (С.-Петербург, EvoSport) – 30; 3. С.Геращенко (Москва, URT Citroen) – 24; 4. А.Евдокимов (С.-Петербург, Рефиниш Автолак) – 20; 5. А.Козлов (Иваново, URT Citroen)



Обладатель Кубка России в классе Р10 среди пилотов Алексей Аксаков в этом сезоне сосредоточился на штурманской работе — со своим двоюродным братом Евгением



Считанных мгновений не хватило Александру Желудову и Андрею Русову, чтобы подняться на вторую ступень пьедестала

– 15; 6. А.Староверов (Ярославль, СК Норск) – 14; 7–8. А.Гаврилов-мл. (Вольск, URT Citroen) и М.Кривоспицкий (Москва, Driving Art) – по 10; 9. С.Воронов (Новосибирск, Астром Спорт) – 8; 10. А.Свиридов (Москва, Астром Спорт) – 6.

Зачет А6

Дебют двух автомобилей Citroen C2 GT на российском гравии вышел обескураживающим — москвичка Елена Голубкина вылетела с трассы и завязла в болоте уже на втором спецучастке, а петербуржец Алексей Шемет совершил впечатляющее сальто через капот на СУ4. Недолго мучались и другие теоретические соперники лидеров чемпионата Александра Никоненко на ВАЗ-21124 и Сергея Нарышкина на Peugeot 206 XS — после отказов техники у Алексея Бакая, Александра Анцебурова и Андрея Новосельцева уже к середине гонки тольяттинец и москвич остались в гордом одиночестве. У пилота СТКМ Racing Team был за всю гонку лишь один шанс догнать руководителя вазовского автоспорта — когда в конце первого дня на киткаре Никоненко из-за проблем с электроусилителем начало «закусывать» руль. Но, на счастье тольяттинца, для его суперавтомобиля в сервисном парке нашелся «донор». Аналогичная машина Алексея Ковальчука осталась не у дел — тот так отчаянно штурмовал гуковские броды, что «сыгравшим» бампером пробило радиатор... После того как москвич любезно «одолжил» тольяттинцам рулевую рейку, Никоненко уверенно одержал в чемпионате-2005 третью подряд победу, а Нарышкин вторую гонку подряд финишировал вторым.

Положение в чемпионате России (пилоты): 1. А.Никоненко (Тольятти, Lada Rally) – 60 очков; 2. С.Нарышкин (Москва, СТКМ Racing Team) – 40; 3. А.Севастьянов (Химки, СТК АТ Рейсинг) – 25; 4. А.Бакай (Москва, Driving Art) – 24; 5. М.Фролов (С.-Петербург, Метроном) – 8; 6. А.Ковальчук (Москва, J.K. Rally Project) – 6; 7. А.Анцебуров (Москва, СТКМ Racing Team) – 4; 8. А.Солоненко (Рыбинск) – 3.

Зачет Р10

Для двух лидеров 1600-кубового национального класса по итогам зимней части чемпионата гуковская гонка началась с холодного душа — петербуржский «частник» Борис Шустров сошел уже на первом допе, а фирменный пилот вазовской команды Михаил Иляков закончил пятничный день лишь на третьей позиции. Впрочем, тому было не только лиричное («Не ехалось...»), но и вполне логичное объяснение — как действующий чемпион страны Иляков на своем купе ВАЗ-21123 шел одним из первых по самой грязи, в то время как стартовавшие через полтора часа соперники мчали уже по подсохшей трассе. Однако во второй день все встало на свои места — захвативший было лидерство гуковчанин Игорь Кабичкин сошел из-за отказа КПП, а со своим юным земляком Артемом Котелло Иляков справился одной левой: разница в подготовке их «двенадцатых» была видна невооруженным глазом. Остальные постоянные участники чемпионата в Гуково не блеснули. Новороссиец Артур Прокопенко «приговорил» двигатель, москвич Петр Туркин сошел из-за поломки подвески, его земляк Валерий Гордеев всю гонку мучался с электрикой своей «двенадцатой», а ярославец Иван Воробьев не только пробил колесо, но и получил три минуты штрафа за опережение на КВ. Однако, если к следующим этапам Тимофей Иванович Воробьев доверит своему быстрому племяннику не дряхлую «восьмерку», а приобретенное в Тольятти купе ВАЗ-21123, забот у уехавшего из Гуково лидером Илякова может прибавиться.

Положение в чемпионате России (пилоты): 1. М.Иляков (Тольятти, Lada Rally) – 40 очков; 2. А.Котелло (Тольятти, АСОМИ Rally Team) – 39; 3. Б.Шустров (С.-Петербург) – 30; 4–5. И.Воробьев (Ярославль, VIKA – СТК Мотор) и А.Соловьев (С.-Петербург, КСТТ Экстрим СПбГПУ) – по 16; 6–7. А.Баранов (Киров) и П.Туркин (Москва, Эй-Джи-Эй Рейсинг) – по 15; 8. А.Воронцов (Ростов-на-Дону, СК Драйвер) – 12; 9–10. В.Володин (Гуково, СТАК Вираж) и В.Гордеев



Александр Никоненко — птица высокого полета...

СТЕНОГРАММА

Вот уже третью гонку подряд на этапах чемпионата России зрители видят в качестве «нулевых» экипажей синие Subaru с логотипами московского STI Клуба. Но это только начало — нынешней осенью клубные пилоты, которые сейчас активно тренируются под началом Александра Желудова, надеются дебютировать уже в «боевом» зачете.



Помимо пилотов на Subaru, в Гуково стартовало еще два необычных «нулевых» экипажа — «лифтованный» «уазик» и настоящий боевой КамАЗ-49252, которым управляли ростовчане Яков Мехтиев, Николай Радужан и Олег Рыбкин. В первый день марафонский грузовик оказался весьма кстати — объем грязи в лужах после его прохождения уменьшался ровно наполовину, да и излишне оптимистичных зрителей КамАЗ распугивал исправно...

Первый брод на СУ Казачьи пруды, на подъезде к которому год назад списал боевой Mitsubishi Lancer Евгений Аксаков, не оставил в покое столичного пилота и в нынешнем сезоне. Просто мистика какая-то — в этом злополучном месте москвич дважды «терял» защиту двигателя своей Subaru!

Победители ралли Ладога-2005 в зачете Р11 Владимир Кабанов и Алексей Кузьмич в Гуково хлебнули лиха по полной программе. И не в переносном, а в прямом смысле — после того как заряженная «восьмерка» столичных «клубников» вылетела с трассы и очутилась в расположенном на обочине СУ5 водоеме. Сами гонщики без проблем покинули ушедший на дно «корабль», а вот затонувшую машину удалось выудить из пруда только на следующее утро!

Обещанный москвичами Сергеем Ивановым и Михаилом Чиликиным дебют двухлитрового автомобиля Citroen Xsara VTS на ралли Гуково так и не состоялся. Экипаж благополучно ознакомился с трассой и даже получил у комиссаров добро на прохождение техкомиссии прямо перед стартом ралли — из-за поломки тягача новенькая машина опаздывала на плановые проверки. Но когда «боевая» Xsara все-таки прибыла в Гуково, выяснилось, что вся экипировка спортсменов осталась в Москве...



Старенькая Evo VI с трудом сдерживала напор Алексея Лядухина — к концу гонки на машине пилота RPM почти не осталось живого места



Максим Новиков стал единственным из группы лидеров, кому не удалось финишировать в Гуково

(Москва, Consol-Пресня) – по 10.

Зачет Р11

Ставить на победу того или иного пилота в двухлитровом национальном зачете в этом сезоне — дохлый номер. Сергей Жидков хоть и остается главным фаворитом, но сходит уже в пятой гонке подряд! «Все, пора менять технику!» — в сердцах бросил петербуржец, когда уже через пять километров после старта в Гуково на его 220-сильном Фольксвагене развалилась внутренняя граната левого привода. Другие быстрые пилоты в Р11 пока чередуют успехи с неудачами, чем успешно пользуется Валентин Кузнецов, исповедующий принцип «Тише едешь — дальше будешь». В Гуково убеленный сединами москвич не выиграл на своей двухлитровой «десятке» ни одного спецучастка, но переиграл в позиционной борьбе всех соперников. И прыткого ижевчанина Ирэка Даутова, выбывшего из гонки из-за поломки привода, и реактивного сочинца Дениса Семенченко, шесть минут приводившего в чувства свою «восьмерку» на СУ Казачьи Пруды, и опытного Аслана Губжокова, сошедшего из-за поломки КПП на его «заряженном» ВАЗ-2112 всего за доп до финиша... Итог для всех соперников Кузнецова неутешителен, а для него самого отраден — первая в сезоне победа и лидерство в чемпионате как минимум до сентябрьского ралли Выборг.

Положение в чемпионате России (пилоты): 1. В.Кузнецов (Москва, ОАО УМПО) – 42 очка; 2. А.Маслов (С.-Петербург) – 22; 3–4. В.Кабанов (Москва, Эй-Джи-Эй Рейсинг) и И.Коновалов (Москва) – по 20; 5–7. П.Палкин (Москва, МОО ВОА), Д.Семенченко (Сочи, АМКМ Динамо-Сочи) и Е.Фишер (С.-Петербург, Технотрейд Ралли Тим) – по 15; 8–9. Д.Панькин (Ростов-на-Дону, СК Драйвер) и Р.Шевченко (Пермь, СТК АТ Рейсинг) – по 12; 10–11. С.Миловидов (С.-Петербург, ЗАО ХК Ладога) и А.Семиткин (С.-Петербург, ООО СМО Ладога) – по 8.

Зачет Р12

Лидер первенства в «свободном» национальном классе Геннадий Денисов подошел к старту гонки не в лучшем настроении — накануне на его Mitsubishi Lancer Evo IV начало буксовать сцепление и засбоил блок управления двигателем. Если бы в ростовские степи приехал главный соперник Денисова Алдис Вилцанс на своей мощной Тойоте Селике, москвичу было бы не сдобровать! Однако латышский пилот в последний момент отказался от визита на юг России, и Денисов вздохнул спокойно. Поменяв «мозги» двигателя на «аварийные», Геннадий справился с четырьмя гуковскими Subaru, даже едучи в полупрогулочном темпе. Соперники все сделали за Денисова сами — на Импрезе Николая Папазова оторвался аккумулятор, машина Михаила Гирника встала из-за заклинившей КПП, а главный устроитель гонки Александр Гирник еще в первый день вылетел с трассы и серьезно повредил свой автомобиль. В итоге третьими в Гуково финишировали дебютанты — сыновья министра топлива и энергетики Ростовской области Артем и Максим Назаровы на Subaru, а на второе место поднялся столичный ветеран Виктор Еремин. Кстати, на долю Виктора Ивановича пришелся целый шквал аплодисментов на награждении — москвич финишировал на своей Волге 18-м в абсолютном зачете, опередив не только две Subaru, но и все без исключения «восьмерки»!

Положение в первенстве России (пилоты): 1. Г.Денисов (Москва, АПП Rally Team) – 30 очков; 2. В.Еремин (Москва, СТК 19 ТМП) – 16; 3. А.Вилцанс (Елгава) – 6; 4. А.Назаров (Ростов-на-Дону, СТАК Вираж) – 4; 5–6. А.Гирник (Гуково, СТАК Вираж) и Н.Завалищин (Москва, СТК Автолайн) – по 3.

Командный зачет

Если вазовцы не ошибаются или их не подводит техника, сражаться с заводской дружиной — гиблое дело. Вот и в Гуково победившие в классах А6 и Р10 Александр Никоненко и Михаил Иляков положили в копилку тольяттинской команды максимальное количество очков. Благодаря этому Lada Rally тут же догнала ушедшую было в отрыв сборную СТК Ралли-Подмосковье — СТКМ. Слабым звеном в этой команде, как ни странно, пока остается обладатель самой мощной техники Евгений Аксаков — в то время как Тимофей Воробьев и Сергей Нарышкин выжимают максимум результатов в N2 и А6, столичный пилот пока никак не может вмешаться в борьбу за победу в классе N4.

На третьей позиции третий этап подряд финишировала ко-



В межсезонье Алексей Бакай сменил цвет своего Ситроена с синего на красный, но радовать фотографов эффектными кадрами не перестал



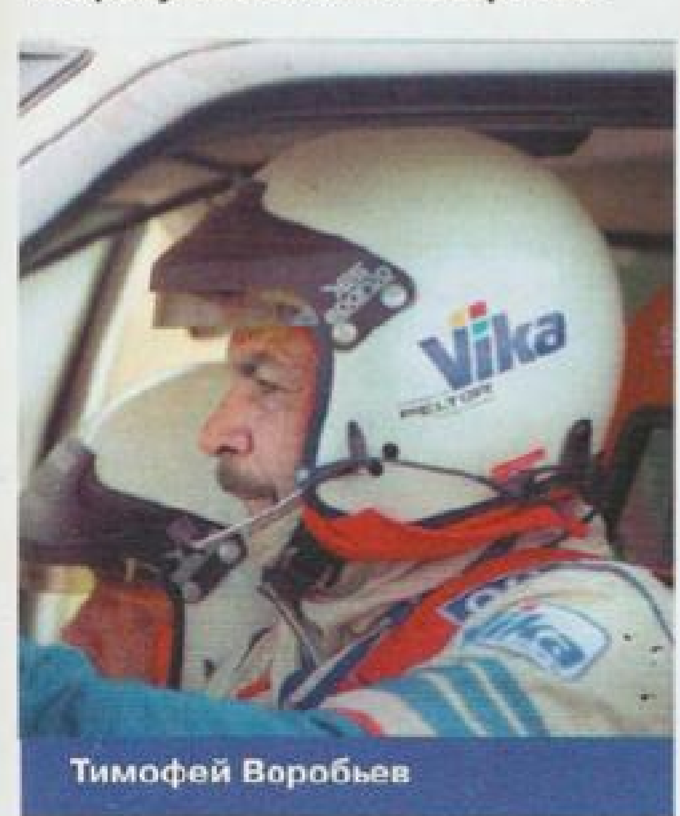
Временами Руслан Федик бывает очень быстр. Но для попадания в призы этих времен пока, увы, недостаточно

манда «субаристов» Сергея Успенского и Сергея Алясова — URT. Правда, поскольку все члены этого коллектива заявлены в одном классе, на общую победу им рассчитывать уже не приходится — как показывает практика двух последних сезонов, для борьбы за командное «золото» нужны сборные из двух, а то и трех классов чемпионата.

Положение в чемпионате России:
1–2. СТК Ралли-Подмосковье – СТКМ (Удельная/Москва) и Lada Rally (Тольятти) – по 50 очков; 3. URT (Москва) – 36; 4. EvoSport (С.-Петербург) – 28; 5. Driving Art (Москва) – 20; 6. Эй-Джи-Эй Рейсинг (Москва) – 15; 7. Технотрейд Ралли Тим (С.-Петербург) – 8; 8. J.K. Rally Project (Москва/С.-Петербург) – 4.

Все результаты гонки на стр. 110.


Не стареют душой ветераны! Виктор Еремин (слева) и Валентин Кузнецов



Тимофей Воробьев

Результаты по спецучасткам

Пилот	СУ1	СУ2	СУ3	СУ4	СУ5	СУ6	СУ7	СУ8	СУ9	СУ10	СУ11	СУ12
Жигунов	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	3	6
Желудов	2	2	3	4	3	3	4	4	5	3	2	2
Успенский	3	5	7	3	1	4	2	2	1	2	4	1
Новиков	4	8	8	2	6	5	сх.					
Аксаков	5	3	4	6	7	7	7	5	3	6	5	5
Федик	6	4	6	7	13	8	5	7	4	4	1	4
Прохоров	7	6	2	5	4	6	6	6	6	5	6	3
Лядухин	8	7	5	8	5	2	3	3	9	10	11	11
А.Лагунов	9	49	54	сх.								
Никоненко	10	9	9	12	12	9	8	8	10	11	7	9
Алясов	11	13	10	10	9	10	10	9	8	7	9	7
Шаповалов	12	10	13	9	14	сх.						
Д.Лагунов	13	14	24	11	8	11	9	10	7	8	8	8
Денисов	14	11	11	13	10	12	12	11	11	9	10	10

Примечание. Приведены результаты пилотов, хотя бы раз попавших в десятку лучших на СУ; сх. – сход.

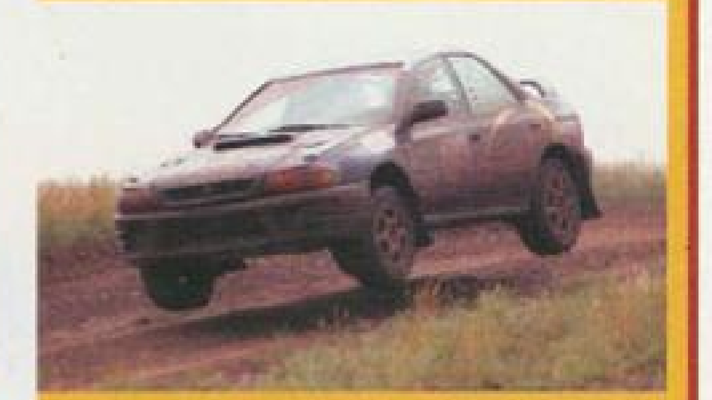
Международное ралли Гуково. Абсолютный зачет

1	А.Жигунов/И.Тер-Оганесьянц	Москва	Pro-Sport	Mitsubishi Lancer Evo VII (N4)	1:49.56,6
2	С.Успенский/С.Лотко	Москва	URT	Subaru Impreza WRX STI N11 (N4)	+32,9
3	А.Желудов/А.Русов	Одинцово/Москва	RS club	Subaru Impreza WRX STI N9 (N4)	+41,2
4	В.Прохоров/А.Матвеев	Москва/Жуковка	RPM	Mitsubishi Lancer Evo VII (N4)	+2.13,0
5	Е.Аксаков/А.Аксаков	Москва/Шатура	СТК Ралли-Подмосковье	Subaru Impreza WRX STI N10 (N4)	+2.36,7
6	Р.Федик/Е.Калачев	Тольятти/Москва	–	Mitsubishi Lancer Evo VII (N4)	+3.31,9
7	А.Лядухин/А.Тростин	Лобня/Москва	RPM	Mitsubishi Lancer Evo VI (N4)	+4.13,1
8	С.Алясов/М.Орехов	Тольятти/СПб.	URT	Subaru Impreza WRX N6 (N4)	+6.48,4
9	А.Никоненко/В.Кольчугин	Тольятти	Lada Rally	ВАЗ-21124 (А6)	+7.26,1
10	Д.Лагунов/С.Ларенс	Москва/Таллинн	Pro-Sport	Mitsubishi Lancer Evo VI (N4)	+7.54,8

Лидер: СУ1–16 – Жигунов. **Победы на СУ:** Жигунов – 8; Успенский – 3; Федик – 1.

СТЕНОГРАММА

■ Безопасность болельщиков, ставшая темой обсуждения после прошлогоднего ралли Гуково, в этом году была в ростовских степях на высоте. Установленная в самых горячих точках трассы — на трамплинах и бродах — пластиковая «горнолыжная» сетка, а также активная работа дорожных маршалов и милиции помогли организаторам удержать многочисленных зрителей на безопасном расстоянии от проносящихся мимо машин.



■ Не два, как обычно, а сразу четыре автомобиля Subaru Impreza выставил на гонку коллектив организаторов соревнований — гуковский СТАК Вираж. Помимо экипажей отца и сына Гирников, Александра и Михаила (на фото), в «свободной» группе Р12 дебютировали еще два южных дуэта. А именно — опытный экипаж Николая Папазова и Николая Карнышева, когда-то выступавших на «восьмерке», и новички из Ростова Артем и Максим Назаровы, тренировавшиеся под руководством знаменитого ижевчанина Владимира Гольцова.

■ Дмитрий Панькин, раньше выступавший в рейдах на УАЗе, решил переквалифицироваться в раллиста. В первой же гонке ростовчанин занял на своей новенькой «двенадцатой» третье место в двухлитровом зачете! Правда, после схода десяти из 13 участников класса Р11 от пьедестала Панькину было просто не отвертеться...



■ Обычно гостеприимная гуковская земля в этот раз встретила участников ралли не только хлебом-солью, но и камнями, которые полетели в машины на самом быстром допе Сказка. Причем, в числе «пострадавших» оказались как гости (хулиганы разбили стекла, в частности, Михаилу Илякову и Виктору Еремину), так и хозяева трассы...

Патриарх Никон

Такой заголовок в Автоспорте уже был. Полтора года назад — когда Александр Никоненко, Никон, как зовут его болельщики и коллеги по гоночному цеху, в очередной раз разгромил всех соперников на Рождественских синхронных гонках в Тольятти. Обычно мы не повторяем заголовки. Но этот слишком актуален именно сегодня.

Новость о назначении Александра Никоненко начальником вазовского автоспортивного департамента прозвучала неожиданно, как гром среди ясного неба. Но одновременно забрезжил луч надежды — быть может, именно прославленный гонщик, человек, изнутри знающий проблемы спорта, сумеет вывести заводское гоночное подразделение из затяжного кризиса?

С момента назначения Никоненко прошло три недели. Я в Тольятти, на хорошо знакомой территории спортивного управления ВАЗа по адресу: улица Борковская, 80. Вот только обстановка совсем непривычная — если пару месяцев назад можно было увидеть людей, от безделья «забивающих козла», то теперь кипит работа! Буквально за считанные дни здесь «с нуля» подготовили Калину для кольцевого Кубка Лада и завершили работы по строительству раллийного Super 2000! А главное — с приходом Никоненко у сотрудников управления вновь загорелись глаза...

— Ну что, за несколько лет застоя коллектив не разучился работать?

— Наоборот. Энтузиазм такой, что просто приятно на людей смотреть. Одно дело, когда человек на работе вынужден от безделья костяшками стучать. А нынче — взять ту же Калину: всего за полтора суток в нее вварили сложнейший каркас, не снимая крыши! Да и вообще, на очень высоком техническом уровне, очень аккуратно сделали автомобиль.

— Говорят, что машину собрали буквально за неделю?

— Даже меньше. Все те наработки, те знания, которые были получены при проведении кольцевого Кубка Лада, мы перенесли на новый хэтчбек. И даже улучшили его — Калина качественно отличается от предыдущей, «двенадцатой», модели. Например, каркас в нее интегрирован практически такой же, что и на раллийном Super 1600. Собираемся запустить Калину на кольцо с новым 16-клапанным двигателем 1.4 — с первой же попытки мы сняли с него 109 лошадиных сил...

— Большинство российских болельщиков знают Александра Никоненко как раллиста. Но ведь начиналось все не с этого? Да и родился будущий чемпион не в Автограде...

— Родился в Алтайском крае, где мои родители поднимали целину. А через полгода они вернулись домой — в Октябрьск Самарской области. Отец у меня был механизатором — день и ночь пахал на тракторе. Когда я уже был пацаном, мы вместе с ним зарабатывали по сорок с чем-то рублей в сутки — немалые по тем временам деньги. В Октябрьске я и начал заниматься спортом.

— Автомобильным?

— Нет. Сначала была легкая атлетика, потом пошел в секцию бокса. «Зацепило» так, что в восьмом классе очутился в юношеской сборной области. А еще принимал участие во всевозможных технических выставках — я пацан рукастый был. Да и сейчас остался (*смеется*) — у меня замечательный гараж, я там все что угодно могу построить.

— А когда же состоялось знакомство с автоспортом и с Тольятти?

— Когда поступил в тольяттинский политехнический институт. Отучился два семестра, но не понравилось — устроился на ВАЗ водителем-испытателем. Работал в управлении главного конструктора. Мы испытывали шины, оценивали их эксплуатационные качества: динамику разгона, торможения, топливную экономичность, управляемость...



Декабрь 1996 года. Ралли Каменный пояс. Александр Никоненко учит ездить первый тольяттинский кит-кар — ВАЗ-21107

— Ну а в автоспорт все-таки как удалось попасть?

— Спонтанно. Среди водителей-испытателей тогда проводился конкурс — приз памяти Пистуновича, где нужно было показать лучшее время в фигурном вождении на скользком покрытии. А у меня ведь был колоссальный накат — целыми днями шмурыгал по льду, сравнивая разные типы покрышек. В первый год участия я практически выиграл, но в последнем заезде приехал в сугроб. А на следующий год оказался быстрее всех, в том числе Елизарова, Винокурова, Алясова — членов сборной страны! Это стало отправной точкой — в качестве приза мне выдали автомобиль, который можно было подготовить к гонкам. Своими силами подготовил эту «восьмерку», проехал на ней ралли Жигули в 1987-м. И закусило... Зиму провел на ипподромах, а летом перешел в кросс. И так получилось, что в 1988-м впервые в истории Серебряной ладьи (*престижный автокросс, который проводится в Тольятти — прим. ред.*) в ней победил перворазрядник по фамилии Никоненко.

— То-то было шуму, наверное?

— Точно. В 1989-м выиграл на кроссе Россию, а потом Союз. А на следующий год уже выступал в составе сборной СССР на этапах чемпионата Европы. Заработал звание мастера спорта международного класса — когда в Дании третьим приехал на переднеприводной «восьмерке». А потом появился ралли-рейдовый проект. Михаил Николаевич Годзинский, который был тогда главным по спорту на ВАЗе, спросил: «Как ты насчет Париж—Пекина?» А я говорю: «Всю жизнь мечтал только об этом!» На заводе как раз создавалась марафонская Нива. В июле 1991-го мы ее испытали — вместе с Виктором Московских, Вячеславом Трефиловым, Сергеем Гирей участвовали в контрольном проезде участка от Москвы до Ташкента. Тот поход наш — два КамАЗа и три Нивы — был незабываемым... Пустыня все же есть пустыня. Никаких шуток — в песках очень легко заблудиться и остаться там на веки вечные...

— Но гонку тогда ведь отменили?

— Да, из-за путча. Следующей весной мы отправились на этап в Марокко — и это было жестокое испытание для неподготовленного организма. Без гидроусилителя руля и при такой малой мощности мы первые два дня, пока не начала разваливаться подвеска, на Ниве ехали в первой десятке! Когда вернулся домой, померил эспандером силу рук — одна 108 килограммов, вторая 110. В общем, после Марокко воду из камня выжимал (*смеется*).

— А потом зрители увидели Александра Никоненко за рулем уникальной машины — Лады Самары Т3. Но ведь после Нивы был и первый опыт в классическом ралли?

— Уже тогда Степан Иванович Васильев начал меня подтягивать к ралли. Сказал: «Пора тебе приличным спортом заняться» (*смеется*). Я и занялся — с Сергеем Таланцевым на «восьмерке» мы выигрывали на ралли 1000 озер в своем классе, стартовали в Греции и на Кипре. А в 1995-м снова поехали на марафон. После того как не стало фирмы Lada Poch, Годзинский забрал у французов то, что у них оставалось по проекту Lada Samara Т3 (*полноприводный прототип на базе «восьмерки» с двигателем от Porsche — прим. ред.*). Наши умельцы привели в порядок две машины, и мы с Николаем Елизаровым поехали на Париж—Дакар—Париж. Машина замечательная, что тут говорить: я тогда заехал шестым в Дакар, причем с пожаром! Последний спецучасток перед Розовым озером был по пляжу, и мы там на скорости за 200 прыгнули и приземлились в волну, которая выхлестывает на берег. А что такое океанская вода? Это все. Машина тут же начала греться, потом что-то стало плавиться под панелью приборов. Но система управления двигателя работала, и мы приехали в Дакар. А когда начали ремонт, просто не оказалось запчастей — нужно было менять всю проводку. Потом елизаровская машина сгорела, и только Александр Лакеев доехал до Парижа на Ниве — самом надежном автомобиле в мире (*смеется*)!

— И все же без призов на Самаре Т3 вы не остались...

— Да, в том же 1995-м мы поехали на ней Париж—Пекин. Шли первыми, много выигрывая, но в какой-то момент отвязались от дорожной книги. И пока привязывались, с хорошего хода врюхались в овраг. Дались так в землю, что правое переднее колесо у нас отскочило, стекла на фарах выпали, а рулевая рейка раскололась на три части. Мы ее ремнем перевязали как-то, прикрутили колесо обратно — там конструкция подвески настолько хороша, что малой кровью все обходится. Ну и поехали — правда, машина поворачивала только в одну сторону. Доехали до бивуака, отремонтировались и, хотя отставание было большим, добрались до Пекина на втором месте.

— А через три года был уже другой суперавтомобиль — Ford Escort WRC...

— Да, но сначала Степан Иванович выдумал такую тему, как ВАЗ-21106. Прикрутили к «десятке» опелевский двигатель и помчали. После того как я в 1997-м последний этап чемпионата России в абсолюте в Питере выиграл, меня «соблазнили» в команду Газпрома. Поехали на тесты в Англию — на Ford Motorsport. Сначала на Эскорте группы А катался, а на следующий день — на WRC. Наступил на газ — испугался (*смеется*): автомобиль-то на голову выше всего того, на чем я раньше ездил...

За полгода в Газпроме я получил колоссальнейший опыт. На WRC серьезная скоростная подготовка нужна — здесь совершенно другие ускорения, скорость подхода к торможению, да и просто для того, чтобы управлять всем этим на скорости 210 км/ч, нужно верить в свои силы. Проехали финский Arctic, норвежский Finnskog, Швецию, Испанию, Португалию. Но настоящий кайф — от того, что могу управлять этой машиной, и мне, в принципе, уже начинает не хватать этой мощности, — я почувствовал ближе к Греции. На Акрополисе мы с Виктором Тимковским шли девятыми в абсолюте! Но тогда уже появилось непонимание с руководством команды — мы ехали практически без сервиса, и в какой-то момент у нас отломился болт в креплении поперечной реактивной тяги... На кривом автомобиле все же доехали до финиша — 14-ми. Незаводские хлопали по плечу — мол, в следующий раз ты будешь среди «частников» первым. Но когда я потребовал поменять условия своего существования в команде, мне было сказано «нет». И я вернулся на Волжский автомобильный завод...

— Ралли, ралли-рейды, кольцо, ипподром, кросс. Из всех гоночных дисциплин, в которых доводилось себя пробовать, какая ближе всего?

— А еще я джип-триал выиграл два года назад в Кронштадте (*смеется*). Хозяин команды Нарт-Тайм Руслан Мисиков куда-то уезжал, и я на его машине победил Сергея Шмакова в финале. Это его так зацепило: ведь у Mitsubishi Шмакова было под 300



Первые дела Александра Никоненко на новом посту не заставили себя долго ждать: 26 мая из цехов УФИАСП выехали кольцевая Лада Калина и полноприводный раллийный Super 2000!

сил, а у меня — всего 212! А все было очень просто: я выигрывал в очень медленных местах — там, где нужно очень быстро крутить рулем. Что же касается предпочтений, то ралли, наверное, — все-таки непревзойденный вид.

Из досье Автоспорта

Никоненко Александр Дмитриевич

- **Родился 13 декабря 1963 года в Алтайском крае**
- **В автоспорте с 1987 года**
- **Мастер спорта международного класса**
- **Чемпион России и СССР по автокроссу 1989 года**
- **Серебряный призер чемпионата Европы по автокроссу 1990 года в составе сборной СССР**
- **Серебряный призер марафона Париж—Москва—Пекин 1995 года**
- **Четырехкратный чемпион России по ралли (1999, 2000, 2001, 2003) в классах А9 и Р10.**
- **Победитель этапов чемпионата России по кольцевым гонкам в классе Туризм (2000)**
- **Неоднократный участник этапов чемпионата мира и Европы по ралли (1993—1998)**
- **Неоднократный участник этапов Кубка мира по ралли-рейдам (1992—1995)**
- **Трехкратный победитель автокросса Серебряная ладья**
- **Двукратный победитель Рождественских синхронных гонок**
- **Живет в Тольятти с женой и двумя детьми.**
- **В настоящее время — начальник Управления форсированных испытаний автомобилей серийного производства (УФИАСП) Волжского автомобильного завода.**

— Но ведь кто-то, видимо, учил гонщика Никоненко быстро крутить рулем?

— Когда становится страшно, обучение происходит самостоятельно и в самые сжатые сроки (*смеется*). Как нужно ехать ралли, мне подсказывал Степан Иванович Васильев. Он же внес большой вклад в написание стенограммы. Объяснил сам принцип, как нужно писать, чтобы ехать безопасно в любой момент. После этого я поехал гораздо быстрее и начал верить в то, что я пишу. Даже если со стороны кажется, что еду сломя голову, на самом деле все очень безопасно.

— Можно сразу, без раздумий: какая гонка врезалась в память больше всех?

— Париж—Пекин 1992 года. Ты не представляешь, сколько ему было отдано сил! Мы ехали на Ниве с Сергеем Таланцевым, ориентируясь с помощью малого ученического комплекта: часов и транспортира. А сервис на всю команду был — КамАЗ с тремя механиками. И все! До утра сами ремонтировали автомобили, потом чуть-чуть спали и ехали дальше. И так 17 тысяч километров, 27 дней, — когда подъезжали к Пекину, мне уже казалось, что другой жизни не существует...

— И вот теперь, после всего этого, Алесандр Никоненко сменил комбинезон гонщика на костюм руководителя. Почему так вдруг?

— Это не вдруг. Мои интересы никогда не ограничивались только гонками. Ну и естественно, у меня формировалось собственное видение развития спорта на Волжском автозаводе. После того как УФИАСП практически на год осталось без руководства, я написал свое резюме, показал его директору по персоналу, после чего оно попало к заводскому начальству. Через месяц был подписан приказ о моем назначении, а 5 мая Владимир Иванович Губа (*главный конструктор АвтоВАЗа — прим. ред.*) собрал здесь всех и объявил, что шофер стал начальником управления. Некоторые упали, некоторые захлопали в ладоши. Судя по тому, что ты сегодня фотографировал, последних было больше...

— И какие были первые шаги на новом посту?

— Обустройство территории, как ни странно. Ведь спортивная команда для любого мирового автопроизводителя — это визитная карточка завода. Сейчас делаем все возможное, чтобы Управление выглядело заметно и достойно.

— Какие программы станут главными для управления?

— Перед собой я ставлю прежде всего две задачи. Первая: создание высокопрофессиональной гоночной команды, которая могла бы являться визитной карточкой не только завода, но и всей России, — как КамАЗ. На сегодняшний момент все надо строить заново — есть высококлассные специалисты, способные конструировать и производить высокоточные детали для спорта, но парку сервисной техники, например, уже 15 лет! Нужно серьезно расширять существующую базу. Переносить многие операции с автозавода — максимальное количество деталей и комплектующих для спорта должно производиться внутри управления. Все это перекликается и со второй задачей — созданием базовых автомобилей для всего спектра автоспорта, машин для всевозможных кубковых серий. То, что мы производили и раньше, но на порядок лучше в плане качества. Всех желающих заняться автоспортом мы должны обеспечивать либо готовой техникой, либо компонентами для ее сборки.

— Профессиональная заводская команда будет выступать только в ралли?

— На мой взгляд, сегодня только ралли может вернуть нашу марку на международный уровень. Это стало возможным благодаря новому классу автомобилей Super 2000. Первые старты показывают, что новые машины могут ехать очень быстро. Поэтому главное внимание будет уделено возвращению вазовской команды на международные трассы, что станет возможным с омологацией автомобиля Lada 112 Super 2000. На внутреннем рынке мы продолжим заниматься кольцом — потенциал ВАЗ-21106 вновь подтвердил Сергей Нуждин, занявший третье место в Туринге на первом этапе чемпионата России. Кроме того, конечно, обязательным в работе управления останутся кубковые программы. После того как мы обкатаем нашу Калину на ближайших гонках, есть планы постепенно интегрировать ее в Кубок Лада, чтобы со временем она вытеснила там 112-ю модель.

— Существует ли у заводской команды какая-то программа по поддержке молодых талантов?

— Нет. Я думаю, что заводское подразделение не должно этим заниматься. Заводские гонщики должны быть нацелены только на результат, на победу автомобиля той марки, на которой они едут. Компромисса здесь просто нет.

— Каковы перспективы вазовского Super 2000 на этот год?

— Как только автомобиль будет готов к выходу на спортивные трассы, мы его сразу же заявим в свободном классе. Думаю, что это произойдет уже летом. Но перед этим будут серьезные тесты в Германии — причем мы хотим сравнить его с восьмой эволюцией Mitsubishi. Понять, где мы и где передовые автомобили (*смеется*).

— Кто будет тестировать Super 2000?

— Все последние раллийные автомобили на ВАЗе учил ездить я. Это непростая работа, к тому же у меня есть полноприводный опыт. Так что я не вижу причин отказать себе в этом удовольствии.

— Хватит сил на все?

— Мне нравится делать свою работу — и работу руководителя, и работу гонщика. Поддерживает и то, что люди в коллективе исполнительные и дисциплинированные — сохранился костяк механиков и конструкторов, которые могут и готовы работать. К тому же у меня есть теперь два помощника, которые все знают в своих областях. Это заместитель по экономике Илья Крупенков и заместитель по производству Андрей Малявин. Мне остается лишь вдохновлять их своим примером (*смеется*).

— Иными словами, сейчас Александр Никоненко ощущает себя в своем кресле?

— Абсолютно.

БЕСЕДОВАЛ **АНДРЕЙ КЛЕЩЕВ**

Драма на Солнечном

А.Нахапетов

Ралли Сестрорецк вновь подтвердило репутацию одного из самых опасных в нашей стране. На сей раз в жуткой аварии на СУ Солнечное пострадал москвич Евгений Живоглазов... ТЕКСТ **АНДРЕЙ КЛЕЩЕВ**

В то время как другие этапы Кубка России от года к году набирают силу, Сестрорецк, когда-то входивший в программу чемпионата страны, забуксовал. Из-за ремонта дорог питерские соревнования лишились в этом сезоне своей изюминки — карусельной гонки по улицам курортного городка — и проходили не в два, как обычно, а в один день. Да и вообще, дистанция нынешней гонки ужалась на треть — вместо привычных 120 «боевых» километров участники седьмого этапа Кубка страны состязались всего на 80.

Впрочем, могло быть и хуже. Если бы в последний момент гонку не профинансировала питерская компания Лаура, ралли вообще вряд ли бы состоялось...



А.Клещев

Две победы на весенних гонках Андрей Блинков добыл при помощи разного оружия: в Туапсе петербуржец выступал на шестой «эволюции», а в Сестрорецке — на восьмой

Столбы против машин

Сестрорецкая трасса при всей ее близости к «цивилизации» — едва ли не самая опасная в нашей стране. Опасна она не только для праздношатающейся публики (гонка практически целиком проходит по населенным пунктам, а к каждому дачнику «человека с ружьем» не приставишь), но и для спортсменов, которые зачастую переоценивают свои возможности на узком, быстром и не всегда ровном асфальте. За печальными примерами далеко ходить не надо: за послед-





Борис Федотов по-прежнему быстрее всех на сестрорецком асфальте. Но и на старуху бывает проруха

ние десять лет здесь сломал позвоночник петербуржец Эрик Евдокименко, погиб во время тренировок москвич Дмитрий Маслюков, получил серьезные травмы штурман Андрея Матюхина Денис Андреев. И вот — новая драма: в том же быстром повороте на финише СУ Солнечное, где завалил мачту освещения Матюхин, не удержал свой Lancer во время гонки еще один бизнес-драйвер — Борис Зимин. Серебристую «шестерку» москвича вынесло с асфальта на скорости под 150 км/ч, и она на всем ходу «собрала» два бетонных столба...

Пилот в этой жуткой аварии почти не пострадал, а вот штурман Зимина, мастер спорта международного класса Евгений Живоглазов, попал в реанимацию с многочисленными переломами ребер и костей таза. Второй экипаж команды RPM — Владимир Лелеков и Алексей Лядухин — тут же отказался от продолжения борьбы, чтобы как можно быстрее переправить пострадавшего в столицу, а гонка тем временем покатилась дальше...



Иван Коваленко не едет — летит к победе в 1400-кубовом классе Р9



На асфальтовых трассах новенький С2 держится весьма достойно. Как-то будет на грунтовых?



Андрей Бунеев кубковых очков не получает, поэтому максимум баллов в зачете N2 собрал Анатолий Козлов (на фото)



Михаил Гоголев сделал первый ход в сотрудничестве с фирмой Томми Мякинена. Но не последний — летом в команде Лаура появится еще одна Impreza, подготовленная в мастерских чемпиона мира



После неудачных экспериментов с Saxo маститый петербуржец Дмитрий Крылов пересел на купленный у кольцевиков VW Polo



Вадим Кузнецов финишировал в гонке незамедлительно после «отсечки» на СУ1. Обидно, да?

И снова покрышка!

Судьбу абсолюта на предыдущем этапе Кубка России, ралли Жемчужина Черноморья, во многом предрешило пробитое лидером колесо — тогда, напомню, неудачей Лелекова воспользовался петербуржец Андрей Блинков. Удивительно, но на берегах Финского залива история повторилась! Только в качестве «догоняемого» выступал уже другой обладатель Лансера седьмой эволюции — ветеран команды Балтийского завода Борис Федотов. Бывший член сборной СССР, побеждавший в Сестрорецке три последних года, вновь захватил лидерство с самого старта и к середине ралли довел свое преимущество над шедшим вторым Блинковым до тридцати с лишним секунд. Но когда уже казалось, что четвертая победа у Федотова в кармане, балтийский ас пробил все на том же Солнечном левое переднее колесо и на финише поменялся с Блинковым местами!

Отдадим должное питерскому бизнесмену — под «присмотром» опытнейшего москвича Алексея Щукина Андрей провел вторую подряд безупречную гонку. И благодаря победам в Туапсе и Сестрорецке перехватил у Сергея Угера лидерство в абсолютном зачете кубковой серии. Правда, ни Угер, ни еще один фаворит, екатеринбуржец Андрей Трухин, на асфальтовых гонках не выступали — оба «субариста» готовятся дать бой представителям Mitsubishi на следующем этапе Кубка, грунтовом ралли Ростов Великий.

Ситрорецк-2005

И все же самые горячие события Сестрорецка происходили не в абсолютном зачете, а в 1600-кубовом классе N2, где разыгрывались очки второго этапа Кубка Citroen. Оно и немудрено — ведь на берегах Финского залива собрались сразу пятеро достойных друг друга соперников. А именно — вице-чемпион страны петербуржец Андрей Бунеев, обладатель Кубка России-2004 ивановец Анатолий Козлов, лидер нынешней серии пермяк Алексей Церлюкевич, а также два пилота, претендующих на звание «открытия сезона», — новичок из Ханты-Мансийска Евгений Иволин и 20-летний Александр Гаврилов из Вольска, что в Саратовской области.

Казалось, что на родных дорогах Бунееву как вице- и экс-чемпиону страны удастся победить соперников одной левой. Но не тут-то было: к «экватору» ралли тройка лидеров подошла секунда в секунду, причем Бунеев пропустил вперед и Козлова, и Гаврилова! Однако на финишный спурт их все же не хватило. Показав класс на заключительных спецучастках, Андрей сначала вынудил капитулировать Гаврилова, а затем — ошибиться Козлова. В итоге гонщиков из Питера и Иваново разделили на финише четыре секунды, и еще на семь отстал от пилота из города невест вольский юниор!

А вот спортсмены с востока страны, под диктовку которых прошли предыдущие этапы кубковой серии, на питерском асфальте не блеснули. Алексей Церлюкевич финишировал в группе N2 четвертым, а Евгений Иволин сошел из-за проблем с трансмиссией.

Сходы, сходы, сходы...

Несмотря на всю скоротечность гонки, из 63 стартовавших в Сестрорецке экипажей клетчатый флаг увидели лишь 32. Например, в свободном классе Р12 никто из пяти пилотов вообще не добрался до финиша, а в Р11 гонку сумели закончить лишь четверо из 14 стартовавших. Сошел и фаворит двухлитрового класса Сергей Жидков — на Гольфе петербуржца, шедшего в пятерке абсолюта, срезало колесные шпильки... Кстати, этим «подарком» лучше всех распорядился дважды смешанный экипаж — петербуржец Игорь Кротов и мурманчанка Елена Седых, одержавшие победу в первой же своей совместной гонке на ВАЗ-21083.

В национальных классах Р9 и Р10 удача также сопутствовала гонщикам с северо-запада: в 1400-кубовом зачете отличился Иван Коваленко на «восьмерке», а в 1600-кубовом — Александр Соловьев на кубколадовском ВАЗ-2112-37. Довершил разгром москвичей прокол колеса на новеньком Ситроене С2 GT Евгения Вертунова в «заряженном» классе А6 — после этого столичный юниор откатился с первого на пятое место, а двойной кубковый успех отпраздновала питерская команда Метроном в составе Михаила Фролова (Ford Puma Kit Car) и Алексея Сокуренко (Citroen Saxo).

Все результаты гонки – на стр. 110–113.

Международное ралли Сестрорецк. Абсолютный зачет

1	А.Блинков/А.Щукин	СПб./Москва	Impuls Rally Team	Mitsubishi Lancer Evo VIII (N4)	51.22
2	Б.Федотов/А.Петров	Санкт-Петербург	Балтийский завод	Mitsubishi Lancer Evo VII (N4)	+0.20
3	М.Гоголев/В.Куликов	Санкт-Петербург	ЗАО Лаура	Subaru Impreza WRX STI (A8)	+2.23
4	Л.Кажукало/Д.Богомолов	Санкт-Петербург	Балтийский завод	Mitsubishi Lancer Evo VII (N4)	+3.07
5	А.Бунеев/С.Солнцев	Санкт-Петербург	EvoSport	Citroen Saxo VTS (N2)	+3.35
6	А.Козлов/А.Филатов	Иваново	URT Citroen	Citroen Saxo VTS (N2)	+3.39
7	А.Гаврилов/А.Зиновьев	Вольск/Ижевск	URT Citroen	Citroen Saxo VTS (N2)	+3.46
8	А.Церлюкевич/М.Данилова	Пермь/Москва	–	Citroen Saxo VTS (N2)	+4.18
9	А.Юшин/А.Селиванова	Санкт-Петербург	ООИС Эдельвейс	Citroen Saxo VTS (N2)	+4.34
10	С.Геращенко/А.Пушкин	Москва	URT Citroen	Citroen Saxo VTS (N2)	+4.48



С.Холодило

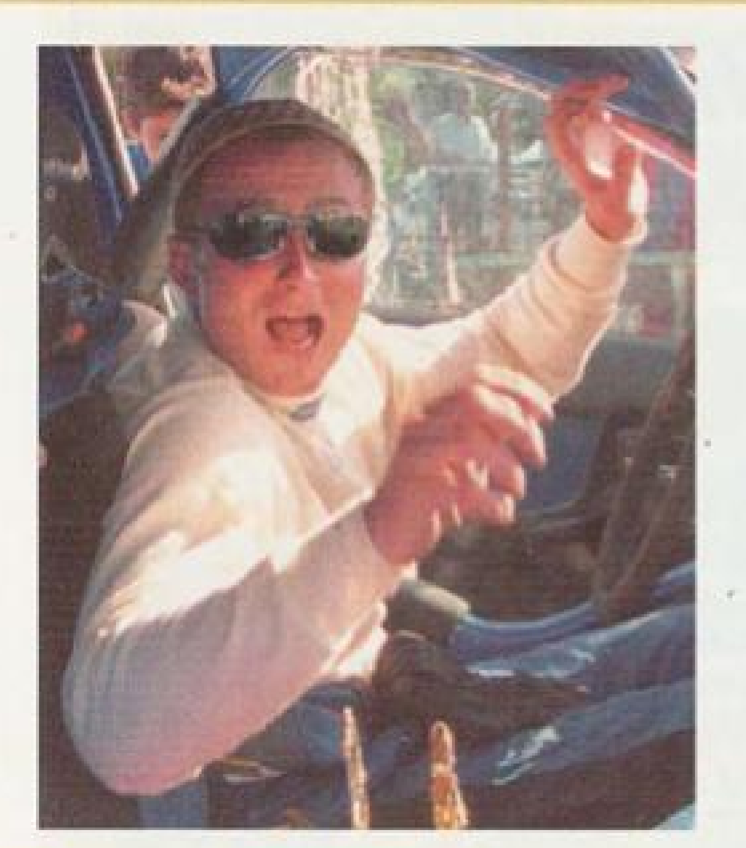
С места в карьер

Чемпионат Украины по ралли снова лихорадит. Затянувшийся конфликт между комитетом ралли Федерации автоспорта Украины и генеральным организатором украинского первенства Василием Ростоцким в конце концов привел к тому, что «генорг» досрочно сложил с себя полномочия. Из-за этого долго оставались неопределенными сроки и место проведения первого этапа...

В итоге открыло чемпионат не киевское ралли Столица и не Стара Фортеця в Каменец-Подольском, а ралли Скиф, в срочном порядке проведенное 22 мая в окрестностях Херсона. Карьер, где были проложены спецучастки гонки, хорошо известен участникам украинского первенства по другому херсонскому ралли — Чумацкий шлях. От этой же гонки в наследство первому этапу досталась жара, безветрие и мелкая, как пудра, пыль.

Никуда не делась и знаменитая херсонская «убойность» - из 34 стартовавших экипажей финишировали лишь 16. Даже в самом мощном классе N4 из девяти машин выдержали скифское гостеприимство только три. Впервые с 2001 года сошел первый экипаж команды MacCoffee Александр Салюк—Леонид Косянчук, одного допа до финиша не доехали уверенно лидировавшие прошлогодние чемпионы Валерий Разумовский и Игорь Султанов из Днепродзержинска...

Наибольшую выгоду из этого «звездопада» извлек многоопытный киевлянин Владимир Петренко, который впервые выехал на подготовленном в Польше Mitsubishi Lancer Evo VI (на фото) со штурманом Глебом Загорием. «Серебро скифов» досталось «субаристам» Андрею Александрову и Алексею Тамразову, а «бронза» — быстрейшим из «моноприводa», Александру Салюку-младшему и Александру Горбику на российском киткаре ВАЗ-21124.



«Досик» снова на коне

После не слишком вразумительного выступления на ралли Кипр Александр Доросинский (на фото) реабилитировался на эстонском ралли Viru. На гонке в Раквере екатеринбуржец впервые стартовал на новейшем автомобиле Subaru Impreza Spec C, подготовленном в Англии на фирме Prodrive. Обновка не подвела действующего чемпиона Эстонии в классе N3 — как и на зимней гонке в Выру, Доросинский вместе со штурманом Дмитрием Еремеевым завоевал «золото» в своем классе. Россияне пропустили вперед только двух эстонских гонщиков на более «заряженных» автомобилях — Маргуса Муракаса (Toyota Corolla WRC) и Аго Аху (Mitsubishi Lancer группы А). Правда, справедливости ради отметим, что лучшее время по итогам двенадцати асфальтовых и грунтовых спецучастков показал в «стандартном» классе финн Теему Лаатунен на такой же, как у Доросинского, Импрезе. Однако гость из Суоми получил двухминутный штраф за раннюю отметку на одном из пунктов контроля времени и откатился на пятое место.

Кроме Доросинского и Еремеева, на четвертом этапе чемпионата Эстонии стартовали еще три российских экипажа. Москвичи Юрий Сидоренко и Владимир Михеев финишировали в Раквере девятыми в абсолюте и пятыми в группе N3, а их земляки Игорь Соколов и Василий Миркотан — 15-ми в общей классификации и пятыми в классе А6. Экипаж Андрея Матюхина и Светланы Козловой до финиша, увы, не добрался, попав в аварию на СУ8. Российской Импрезе после нескольких переворотов через крышу досталось крепко, но, к счастью, ни москвич, ни петербурженка не пострадали...



Алешин выходит в лидеры

Впервые в истории российского кольца наш соотечественник лидирует в европейском чемпионате. На втором этапе немецкой Формулы Renault, который проходил на трассе Хоккенхайм, москвич Михаил Алешин в обоих заездах финишировал в шаге от лидера! Этого хватило пилоту команды Лукойл Рейсинг для того, чтобы на два очка опередить финна Пекку Сааринена и захватить лидерство в серии. Партнер Алешина по команде, действующий чемпион Формулы Русь Сергей Афанасьев, тоже радует неплохими для первого европейского сезона результатами. Два «очковых» финиша в Хоккенхайме позволили «Афоне» подняться на десятое место в промежуточной классификации.

В отличие от чемпионата Германии, в Еврокубке Формулы Renault дела у лукойловцев идут пока не столь удачно. На втором этапе серии, который проходил в начале июня в испанской Валенсии, российские пилоты не смогли набрать ни одного очка.



Семейный подряд

Никому из российских кроссменов не удалось победить дважды на стартовых этапах «легкового» чемпионата страны, прошедших в Казани и Тольятти. Однако чаще всего в верхних строчках протоколов встречалась фамилия казанцев Миннахметовых.

Сын, Ирек, восстановившись после тяжелой травмы позвоночника, выиграл домашний этап в 1600-кубовом Дивизионе 1, а в Автограде уступил только многократному чемпиону России тольяттинцу Алексею Иванову. Ну а отец, Джаудат, выступив в двух классах, трижды поднимался на пьедестал. Один раз — в национальном Дивизионе 1, и два — в «европейском» Дивизионе 2, где Peugeot 206 WRC Миннахметова считается одним из главных претендентов на «золото».

Правда, в соперниках у Джаудата вовсе не мальчики для битья — в Казани в «свободном» классе победил маститый дмитровчанин Александр Карасевич на VW Golf 4x4, а в Тольятти — блиставший еще во времена СССР Борис Котелло на полноприводном купе ВАЗ-21123. Кроме того, в Д2 подрастает еще одна грозная сила — племянник Рустема Минниханова, Расуль, понемногу осваивающийся за рулем турбированного Гольфа.

В классе 1600-кубовых багги на первых этапах по разу отличились челнинец Валентин Николаев и Олег Жаворонков из Нижнекамска — сын выступающего в Европе Николая. Однако главную сенсацию сотворил не он, а дебютант из Тольятти Ринат Сиразетдинов — в своих первых чемпионатных гонках он дважды финишировал вторым!

В то время как 1600-кубовый Дивизион 3 недостатка в участниках не испытывает, 4-литровый класс в России на грани вымирания. В Казани с трудом наскребли необходимые для получения хотя бы «половинных» очков шесть машин, а в Тольятти гонка «больших» багги была отменена из-за недостатка участников...

Дубль два

Несмотря на смену обстановки — переезд с подмосковного аэродрома на питерский стадион, — победу на втором этапе Национальной Гоночной Серии Лада праздновали те же гонщики, что и на первом. Даже старт из глубины пелотона не помешал Алексею Басову за 19 кругов финального заезда пробиться на первое место в Кубке Лада. Второе место в питерском финале записал на свой счет еще один бывший кроссмен, Сергей Долин из Рязани, и лишь на третьем расположился один из главных фаворитов серии, тольяттинец Артем Козявин.

В классе Lada Revolution победу в обоих заездах праздновал уроженец Выборга Виталий Петров (на снимке), выступающий за команду Максмотор Ульяновск. Правда, во второй гонке первое место досталось ему во многом благодаря ошибкам соперников — Виталия Дудина, Кирилла Ладыгина и Вячеслава Летунова.

А наши студенты быстрее!

Триумфом российских картингистов закончилась гонка на выносливость Red Bull Kings of the Track 2005, которая собрала в турецком городе Измир студенческие команды из университетов Европы. Честь российского высшего образования защищали в Турции москвичи Илья Каменский, Алексей Карачев, Юрий Хохлов, Денис Будько, Андрей Набока и Лана Логинова. Благодаря тому, что все участники российской «сборной» — картингисты с большим стажем, на финише 24-х часового марафона пилоты United Universities of Russia опередили ближайших соперников из турецкой команды ODTU аж на 27 кругов. Призом за победу в турецкой гонке станет для наших студентов участие в суточном картинговом марафоне, который пройдет вскоре на французской трассе Ле Ман.



СТЕНОГРАММА



22 мая в Талси финишировал третий этап чемпионата Латвии по ралли, где стартовали шесть российских экипажей. Лучшими из них оказались недавние лидеры Кубка России — Сергей Угер и Тимур Кафаров. Несмотря на потерю времени из-за двух пробитых колес, москвичи привели свою Subaru на финиш шестой в абсолюте и пятой в группе N4. Лучшими из россиян поначалу были казанцы Радик Шаймиев и Максим Цветков, но — увы. На 26-километровом СУ Strazde чемпион Европы по автокроссу не расслышал своего штурмана и их Lancer Evo VIII (на фото) вылетел с трассы в лес...

Не заладился для Шаймиева и следующий этап чемпионата Латвии, ралли Cesis. Камнем преткновения для казанца вновь стал самый длинный доп — 29-километровый Siemens, где Радик потерял больше пяти минут и откатился с четырнадцатого на итоговое 28-е место. Третий этап Кубка Балтии выиграл латыш Матисс Межакс (Ford Escort WRC), всего на семь секунд опередивший эстонского ветерана Маргуса Муракаса на Тойоте Королле WRC. Лучшим из гонщиков стран СНГ стал в Цесисе украинец Андрей Александров, финишировавший на своей Импрезе 13-м в абсолюте и восьмым в группе N4.



«Первый блин» россиян Сергея Угера и Тимура Кафарова в чемпионате Европы по ралли испекся комом. На ралли Rajd Polski арендованный москвичами у поляков Citroen Saxo VTS (на фото) захандрил с самого старта, а утром второго дня окончательно встал из-за поломки мотора. Из четырех стартовавших в Польше экипажей из стран бывшего СССР до финиша добрался только один — лидеры чемпионата Украины киевляне Владимир Петренко и Глеб Загорий (Mitsubishi Lancer Evo VI) закончили грунтовую гонку семнадцатыми.

www.autokross.lv

Штормит!

Позади — треть дистанции европейского кроссового первенства, а от подавляющего преимущества россиян в Дивизионе 1 не осталось и следа. Второй этап, напомним, выиграл вернувшийся в гонки с новым VW Polo Turbo 4x4 немец Хельмут Вильд. А на следующем, в словацком Лученце, отличился венгр Томаш Карай, скрестивший свой скромный Proton Satria со знаменитым турбомотором 4G63 от Mitsubishi Lancer Evo...

Лишь на четвертом этапе россиянам удалось частично реабилитироваться — гонку в латвийской Бауске уверенно выиграл казанец Рустем Минниханов на автомобиле Ford Puma Turbo 4x4. Впрочем, из-за «крыши» в Германии и кончины мотора в Словакии премьер-министр Татарстана занимает лишь девятую строчку в классификации первенства. А на первой расположился другой россиянин — Сергей Квашнин. Москвич единственный из нашей «сборной» пробился на своем Renault Clio Turbo 4x4 на пьедестал во всех четырех гонках и благодаря своей стабильности намного оторвался от Вильда и Карая.

Всех остальных россиян «штормит». Чемпион Европы Айрат Шаймиев страдает то от технических проблем, то от грубости соперников — за первую треть сезона казанец на автомобиле Toyota Corolla WRC лишь однажды попал в тройку призеров. Не заладился сезон и для Ашота Ервандяна — VW Golf нижнекамца то и дело подводит своего хозяина. Лишь к Бауске смог подготовить автомобиль дмитровчанин Илья Резниченко, но его мощнейший Ford Puma угодил в финале в стартовый завал...

И уж совсем не радуют российские баггисты, выступающие в 1600-кубовом Дивизионе 3А. Если в Словакии Николай Жаворонков и Александр Фалеев хотя бы пробились в финал, то в Латвии им не суждено было достичь и этого...

Трактора не летают?



И.Гарагуля

Гонки на джипах в России — это нормально. Состязания на грузовиках — тоже в порядке вещей. А что вы скажете насчет соревнований на тракторах? В 2002 году, когда Сергей Суховенко затевал в Ростове первые «покатушки» на Беларусях, в успех его затеи мало кто верил. Но Сергей, в свободное от участия в ралли-рейдах время торгующий сельскохозяйственной техникой, не отступился от «колхозной» идеи. И к 2005 году превратил соревнования трактористов на кроссовой трассе Дон-25 в настоящее шоу.

Чего только не приходится вытворять трудягам-Беларусям в погоне за призами — скакать, как антилопы, в парных гонках, форсировать броды, перелетать через трамплины, наперегонки друг с другом перевозить тяжести. Накал борьбы в этом году был такой, что собравшиеся на трассе зрители стали свидетелями настоящей «крыши» в исполнении прошлогоднего победителя Виктора Черникова. Но овчинка стоила выделки — ведь на кону стояла новенькая сельхозтехника. И не простая, а тюнингованная: «чемпиону» этого года, Анатолию Бобровскому из Целинного района Ростовской области, достался трактор со спортивными сиденьем и рулем, тонированными стеклами, магнитолой, сабвуфером, сигнализацией и центральным замком!

Раритет поневоле

Сочнов К.В.
«Крутые дороги ралли: автобиографическая повесть»
М.: ЦДТС, 2005.-400 с., 600 руб.

Сегодня имя Карла Владимировича Сочнова, увы, знакомо не многим раллийным болельщикам. А ведь это именно он, будучи тренером сборной СССР по ралли, в 1960—1980-х годах стал одним из авторов методики подготовки гонщиков и техники, благодаря которой экипажи на маломощных Москвичах и Жигулях заставляли считаться с собой не только на европейском, но и на мировом уровне.

Заслуженный тренер СССР будто со стороны повествует о своей замечательной жизни — от фронтовых ран и первых стартов на чемпионате Москвы до руководства советской командой на марафоне Лондон—Мехико. Автор рассказывает все как есть: о сложных человеческих взаимоотношениях в экипажах и командах, об истинных, а не показных, причинах неудач. Читатель почерпнет немало интересных деталей — например, об истории итальянского прототипа для первой Лады ВФТС или о том, как рождались основы теории управления автомобилем в критических ситуациях.

Особенно интересно читать о характерах и судьбах друзей-раллистов Сочнова — от Ивана Астафьева до Собеслава Засады. Сегодня трудно представить те времена, когда эти люди сутками неслись на тяжелых в управлении машинах, без каркасов безопасности, часто без ремней и шлемов...

«Крутые дороги ралли» интересно читать как роман, потому что специфические раллийные подробности описаны доступно, а языку Сочнова позавидуют многие профессиональные писатели. Книга иллюстрирована уникальными архивными фотографиями отличного качества. Недостаток у нее только один — отсутствие должного редактирования и корректуры. Опечаток много, есть и повторяющиеся: например, Роджер Кларк повсюду именуется Рогером. Но это не мешает повести Карла Сочнова встать на одну полку любителя российского автоспорта рядом с произведениями «Москвичи на Москвичах» Юрия Клеманова или «Трамплин-полет» Олега Богданова. Жаль, что с микроскопическим тиражом в 1300 экземпляров «Крутые дороги ралли» обречены стать редкостью сразу после выхода...

Никита Гудков

СТЕНОГРАММА



■ Экс-чемпион Германии по ралли в классе Super 1600 Свен Хааф провел свою первую гонку за рулем кит-кара Lada 112 команды MTEC-Sport. На четвертом этапе немецкого первенства, ралли Sachsen, немец финишировал 11-м в абсолюте и третьим в своем классе, безнадежно уступив пилотам на автомобилях Opel Corsa Super 1600.

■ 5 июня состоялся первый из запланированных стартов омича Эдуарда Леганова в ралли-кроссовом чемпионате Европы. В австрийском Грайнбахе, где сибиряк выступал на Peugeot 206 чешской подготовки, он финишировал десятым из 14 участников 1600-кубового Дивизиона 1А.

■ По итогам трех первых гонок в клубной итальянской серии Formula Ford Challenge 15-летний москвич Антон Небылицкий уверенно занимает второе место. И хотя побед в заездах россиянин пока не одерживал, в одной из гонок Небылицкий стартовал с поул-позиции.

■ Первый этап чемпионата Финляндии по картингу, который прошел на трассе Лаппеенранта, принес петербуржцу Глебу Ширшову успех в классе Интерконтиненталь-А. В первом финальном заезде россиянин финишировал вторым, а во втором, несмотря на лопнувший хомут в системе охлаждения, оставивший радиатор без воды, — четвертым.

■ Дебютная гонка Вадима Давыдова в финской картинговой моносерии Rotax Max закончилась для питерского гонщика финишем на достойном седьмом месте. Однако повторить свое достижение на втором этапе, проходившем под дождем, Давыдов не смог — прошлогодние покрышки не оставили россиянину шансов на хороший результат.

■ На третьем этапе итальянского картингового чемпионата Open Masters из наших спортсменов выступал только украинец Сергей Чуканов — ни Оскар Паэгле, ни Евгений Новиков на эту гонку по разным причинам приехать не смогли. Продолжить результативную серию на трассе Val Vibrata не получилось и у «Чуки» — чемпион России в классе Интер-А до финиша в финале не добрался.

Результаты соревнований — на стр. 110–113.

МАТЕРИАЛЫ ПОДГОТОВИЛИ **ГРИГОРИЙ ГОЛЫШЕВ, АНДРЕЙ КЛЕЩЕВ** И **СЕРГЕЙ СУХОВСКИЙ**

Российские соревнования

Ралли

Международное ралли Гуково. Чемпионат России, 3-й этап. Кубок Subaru, 3-й этап. Гуково (Ростовская обл.), 3–4 июня. Дистанция – 303,44 км, в том числе 12 СУ общей протяженностью 167,26 км. Стартовало 66 экипажей, финишировало 30.

Абсолютный зачет: 1. А.Жигунов/И.Тер-Оганесьянц (Москва, Mitsubishi Lancer Evo VII, зачет N4) 1:49.56,6; 2. С.Успенский/С.Лотко (Москва, Subaru Impreza WRX STI N11, N4) +32,9; 3. А.Желудов/А.Русов (Одинцово/Москва, Subaru Impreza WRX STI N9, N4) +41,2; 4. В.Прохоров/А.Матвеев (Москва/Жуковка, Mitsubishi Lancer Evo VII, N4) +2.13,0; 5. Е.Аксаков/А.Аксаков (Москва/Шатура, Subaru Impreza WRX STI N10, N4) +2.36,7; 6. Р.Федик/Е.Калачев (Тольятти/Москва, Mitsubishi Lancer Evo VII, N4) +3.31,9; 7. А.Лядухин/А.Тростин (Лобня/Москва, Mitsubishi Lancer Evo VI, N4) +4.13,1; 8. С.Алясов/М.Орехов (Тольятти/С.-Петербург, Subaru Impreza WRX N6, N4) +6.48,4; 9. А.Никоненко/В.Кольчугин (Тольятти, ВАЗ-21124, А6) +7.26,1; 10. Д.Лагунов/С.Ларенс (Москва/Таллинн, Mitsubishi Lancer Evo VI, N4) +7.54,8; 11. Г.Денисов/С.Лукьянов (Москва, Mitsubishi Lancer Evo IV, Р12) +9.33,3; 12. Т.Воробьев/С.Козлов (Ярославль, Citroen Saxo VTS, N2) +15.01,8; 13. С.Нарышкин/К.Самушия (Москва/С.-Петербург, Peugeot 206 XS, А6) +15.44,7; 14. А.Козлов/А.Филатов (Иваново, Citroen Saxo VTS, N2) +16.45,3; 15. А.Евдокимов/Д.Щемель (С.-Петербург, Citroen Saxo VTS, N2) +17.06,5; 16. М.Иляков/К.Швецов (Тольятти, ВАЗ-21123-06, Р10) +19.34,1; 17. А.Котелло/Д.Кольчугин (Тольятти, ВАЗ-2112, Р10) +20.50,5; 18. В.Еремин/И.Яковлев (Москва, ГАЗ-3110, Р12) +21.31,7; 19. В.Кузнецов/А.Шитов (Москва, ВАЗ-21106, Р11) +21.33,0; 20. А.Назаров/М.Назаров (Ростов-на-Дону, Subaru Impreza WRX, Р12) +22.52,9; 21. А.Воронцов/С.Пухкалов (Ростов-на-Дону, ВАЗ-2112-37, Р10) +23.13,6; 22. М.Кривоспицкий/А.Журкина (Москва, Citroen Saxo VTS, N2) +23.22,4; 23. С.Воронов/Д.Васина (Новосибирск/Москва, Citroen Saxo VTS, N2) +25.27,3; 24. Д.Семенченко/А.Курский (Сочи, ВАЗ-21083, Р11) +26.09,6; 25. Д.Панькин/К.Воробьев (Ростов-на-Дону, ВАЗ-2112, Р11) +30.52,6; 26. В.Володин/А.Надолинский (Гуково, ВАЗ-21083, Р10) +34.06,9; 27. А.Гирник/А.Зиновьев (Гуково/Ижевск, Subaru Impreza WRX, Р12) +34.38,4; 28. И.Воробьев/Е.Борисов (Ярославль, ВАЗ-21083, Р10) +35.47,7; 29. А.Чеченин/С.Шалик (Гуково, ВАЗ-21083, Р10) +35.48,6; 30. В.Гордеев/К.Гордеев (Москва, ВАЗ-2112-37, Р10) +1:04.20,7.

Сходы: С.Жидков/Р.Корков (С.-Петербург, Volkswagen Golf Mk3 GTi, Р11) – СУ1 (привод); А.Ковальчук/А.Морозов (Москва, ВАЗ-21124, А6) – СУ1 (радиатор); А.Анцебуров/А.Чигир (Москва, Peugeot 206 XS, А6) – СУ1 (КПП); С.Геращенко/А.Курносов (Москва, Citroen Saxo VTS, N2) – СУ1 (двигатель); А.Козлов/А.Абрамов (Москва/Мытищи, Subaru Impreza WRX, Р12) – СУ1 (КПП); Б.Шустров/Г.Трутнев (С.-Петербург, ВАЗ-2112, Р10) – СУ1; А.Власов/Д.Тополев (Ижевск, ВАЗ-21083, Р11) – СУ1 (двигатель); Р.Шевченко/П.Шевченко (Пермь, ВАЗ-21083, Р11) – после СУ1 (двигатель); Е.Голубкина/Г.Тарасов (Москва, Citroen C2 GT, А6) – СУ2 (вылет с трассы); Н.Папазов/Н.Карнышев (Гуково, Subaru Impreza WRX STI, Р12) – СУ3 (электрооборудование); И.Даутов/А.Шатунов (Ижевск, ВАЗ-21083, Р11) – СУ3 (привод); А.Лагунов/С.Грудина (Москва, Mitsubishi Lancer Evo VI, N4) – после СУ3 (КПП); А.Староверов/Д.Сапегин (Ярославль, Volkswagen Polo GTi, N2) – после СУ3 (КПП); А.Шемет/Т.Иманов (С.-Петербург, Citroen C2 GT, А6) – СУ4 (переворот); В.Ганин/Ю.Капустин (Москва, Mitsubishi Lancer Evo VI, N4) – после СУ4 (колеса); А.Бунеев/С.Солнцев (С.-Петербург, Citroen Saxo VTS, N2) – СУ5 (электрооборудование); В.Кабанов/А.Кузьмич (Москва/Люберцы, ВАЗ-21083, Р11) – СУ5 (вылет с трассы); А.Прокопенко/В.Черноситов (Новороссийск, ВАЗ-21123-03, Р10) – СУ5 (двигатель); В.Сергеев/Ю.Бялик (Москва, ВАЗ-21083, Р10) – СУ5; Ю.Шаповалов/Л.Шумаков (Кременчуг/Киев, Subaru Impreza WRX STI N8, N4) – после СУ5 (двигатель); А.Ланда/Ю.Посохов (Гуково, Volkswagen Golf Mk3 GTi, Р11) – после СУ5 (привод); О.Бахтеев/А.Мухортов (Ростов-на-Дону, ВАЗ-21083, Р11) – после СУ5 (привод); С.Саркисов/В.Тимковский (Москва/Воскресенское, Mitsubishi Lancer Evo VI, N4) – СУ6 (ремень ГУР); Е.Рогов/Н.Прыжкин (С.-Петербург, Volkswagen Golf Mk3 GTi, Р11) – СУ6; И.Кабичкин/А.Грибенюк (Гуково/Ростов-на-Дону, ВАЗ-21083, Р10) – СУ6 (КПП); И.Беньяминов/Д.Беньяминов (Таганрог, Mitsubishi Lancer Evo VI, N4) – после СУ6 (электрооборудование); А.Бакай/А.Чайковский (Москва, Citroen Saxo VTS, А6) – после СУ6 (электрооборудование); М.Новиков/В.Стребков (Москва, Subaru Impreza WRX STI N9, N4) – СУ7 (двигатель); В.Кондабаров/А.Котов (Гуково, ВАЗ-2108, Р9) – СУ7 (двигатель); А.Новосельцев/Н.Соснова (Гуково, Opel Corsa GSi, А6) – после СУ7 (сцепление); П.Туркин/А.Пилипенко (Москва, ВАЗ-21083, Р10) – после СУ7 (подвеска); М.Гирник/С.Нестеренко (Гуково/Ростов-на-Дону, Subaru Impreza WRX, Р12) – СУ8 (КПП); М.Соловьев/Д.Коломиец (Новороссийск, ВАЗ-21083, Р10) – СУ8 (трансмиссия); П.Палкин/П.Богачев (Москва, Volkswagen Golf Mk2 GTi, Р11) – после СУ8 (КПП); Е.Звегинцев/Б.Костырко (Москва, Citroen Saxo VTS, N2) – СУ9 (двигатель); А.Губжоков/З.Кужев (Туапсе, ВАЗ-21124, Р11) – после СУ11 (КПП).

Лидер: СУ1–16 – Жигунов. **Победы на СУ:** Жигунов – 8; Успенский – 3; Федик – 1.

Доп за допом:

СУ1 ЗКУ (20,64 км): *1. Жигунов (N4)* 14.25,4 (85,9 км/ч); 2. Желудов 14.43,8; 3. Успенский 14.46,3; 4. Новиков 14.50,5; 5. Аксаков 14.50,8; 6. Федик 15.01,7; ...*10. Никоненко (А6)* 15.17,9; ...14. *Денисов (Р12)* 15.52,0; ...17. *Даутов (Р11)* 16.20,3; ...19. *Козлов (N2)* 16.25,6; ...29. *Туркин (Р10)* 17.03,1; ...52. *Кондабаров (Р9)* 18.30,3.

СУ2 Бугры любви (10,5 км): 1. *Жигунов (N4)* 6.42,5 (94,03 км/ч); 2. Желудов 6.49,5; 3. Аксаков 6.55,2; 4. Федик 6.58,9; 5. Успенский 7.00,5; 6. Прохоров 7.01,9; ...9. *Никоненко (А6)* 7.12,0; ...11. *Денисов (Р12)* 7.17,7; ...15. *Козлов (N2)* 7.33,0; ...18. *Даутов (Р11)* 7.39,2; ...23. *Кабичкин (Р10)* 7.44,3; ...52. *Кондабаров (Р9)* 8.33,1.

СУ3 Хребты (11,9 км): 1. *Жигунов (N4)* 7.37,7 (93,74 км/ч); 2. Прохоров 7.41,7; 3. Желудов 7.41,9; 4. Аксаков 7.50,2; 5. Лядухин 7.54,2; 6. Федик 7.55,6; ...9. *Никоненко (А6)* 8.14,4; ...11. *Денисов (Р12)* 8.16,6; ...17. *Староверов (N2)* 8.54,3; ...27. *Кабичкин (Р10)* 9.01,0; 28. *Семенченко (Р11)* 9.04,1; ...51. *Кондабаров (Р9)* 10.05,8.

СУ4 Брума-Козлова (13,35 км): 1. *Жигунов (N4)* 10.13,2 (78,4 км/ч); 2. Новиков 10.16,1; 3. Успенский 10.20,4; 4. Желудов 10.26,1; 5. Прохоров 10.33,0; 6. Аксаков 10.33,6; ...12. *Никоненко (А6)* 11.10,2; 13. *Денисов (Р12)* 11.25,0; ...15. *Евдокимов (N2)* 11.37,4; ...21. *Семенченко (Р11)* 12.00,3; 22. *Туркин (Р10)* 12.01,3; ...46. *Кондабаров (Р9)* 13.14,0.

СУ5 ЗКУ (20,64 км): 1. *Успенский (N4)* 14.01,1 (88,35 км/ч); 2. Жигунов 14.06,4; 3. Желудов 14.06,6; 4. Прохоров 14.20,4; 5. Лядухин 14.24,9; 6. Новиков 14.26,3; ...10. *Денисов (Р12)* 15.13,3; ...12. *Никоненко (А6)* 15.22,5; ...17. *Воробьев (N2)* 16.02,9; ...21. *Рогов (Р11)* 16.31,1; ...23. *Котелло (Р10)* 16.38,5; ...43. *Кондабаров (Р9)* 19.31,2.

СУ6 Казачьи пруды (17,67 км): 1. *Жигунов (N4)* 11.22,4 (93,27 км/ч); 2. Лядухин 11.22,6; 3. Желудов 11.25,1; 4. Успенский 11.28,1; 5. Новиков 11.28,2; 6. Прохоров 11.41,9; ...9. *Никоненко (А6)* 11.53,8; ...12. *Денисов (Р12)* 12.18,0; ...16. *Иляков (Р10)* 13.03,5; 17. *Воробьев (N2)* 13.04,3; 18. *Губжоков (Р11)* 13.04,5; ...39. *Кондабаров (Р9)* 15.17,1.

СУ7 Брума-Козлова (13,35 км): 1. *Жигунов (N4)* 9.47,0 (81,87 км/ч); 2. Успенский 9.49,0; 3. Лядухин 9.49,8; 4. Желудов 9.52,4; 5. Федик 9.54,0; 6. Прохоров 9.54,9; ...8. *Никоненко (А6)* 10.14,4; ...11. *М.Гирник (Р12)* 10.34,4; ...14. *Губжоков (Р11)* 11.03,6; 15. *Евдокимов (N2)* 11.11,5; ...18. *Иляков (Р10)* 11.15,6.

СУ8 Динамит (10,99 км): 1. *Жигунов (N4)* 6.53,1 (95,8 км/ч); 2. Успенский 6.54,4; 3. Лядухин 6.55,3; 4. Желудов 6.57,8; 5. Аксаков 6.59,3; 6. Прохоров 6.59,4; ...8. *Никоненко (А6)* 7.15,8; ...11. *Денисов (Р12)* 7.36,2; 12. *Воробьев (N2)* 7.42,7; ...16. *Губжоков (Р11)* 7.58,6 ...18. *Иляков (Р10)* 8.04,6.

СУ9 Бугры любви (10,5 км): 1. *Успенский (N4)* 6.15,4 (100,8 км/ч); 2. Жигунов 6.18,3; 3. Аксаков 6.18,4; 4. Федик 6.19,5; 5. Желудов 6.21,3; 6. Прохоров 6.22,9; ...10. *Никоненко (А6)* 6.36,8; 11. *Денисов (Р12)* 6.45,6; 12. *Воробьев (N2)* 7.02,7; ...16. *Иляков (Р10)* 7.18,8; 17. *Губжоков (Р11)* 7.19,7.

СУ10 Казачьи пруды (17,67 км): 1. *Жигунов (N4)* 11.11,7 (94,8 км/ч); 2. Успенский 11.12,0; 3. Желудов 11.16,0; 4. Федик 11.23,3; 5. Прохоров 11.23,6; 6. Аксаков 11.30,0; ...9. *Денисов (Р12)* 12.14,1; ...11. *Никоненко (А6)* 12.27,8; 12. *Козлов (N2)* 12.50,1; ...14. *Губжоков (Р11)* 13.00,8; ...19. *Котелло (Р10)* 13.21,4.

СУ11 Сказка (9,06 км): 1. *Федик (N4)* 4.02,6 (134,78 км/ч); 2. Желудов 4.06,0; 3. Жигунов 4.06,9; 4. Успенский 4.07,3; 5. Аксаков 4.10,4; 6. Прохоров 4.12,1; 7. *Никоненко (А6)* 4.14,0; ...10. *Денисов (Р12)* 4.21,4; ...12. *Воробьев (N2)* 4.28,4; 13. *Иляков (Р10)* 4.36,7; ...15. *Губжоков (Р11)* 4.39,8.

СУ12 Динамит (10,99 км): 1. *Успенский (N4)* 6.38,0 (99,41 км/ч); 2. Желудов 6.51,3; 3. Прохоров 6.55,0; 4. Федик 6.56,7; 5. Аксаков 6.59,8; 6. Жигунов 7.02,0; ...9. *Никоненко (А6)* 7.23,1; 10. *Денисов (Р12)* 7.29,9; ...12. *Воробьев (N2)* 7.48,0; ...16. *Иляков (Р10)* 8.02,1; ...18. *Семенченко (Р11)* 8.06,9.

Примечание. Курсивом выделены обладатели лучших времен в классах.

Международное ралли Сестрорецк. Кубок России, 7-й этап. Кубок Citroen, 2-й этап. Сестрорецк (Санкт-Петербург), 21 мая. Дистанция – 269,83 км, в том числе 12 СУ общей протяженностью 80,36 км. Стартовало 63 экипажа, финишировало 32. Абсолютный зачет: 1. А.Блинков/А.Щукин (С.-Петербург/Москва, Mitsubishi Lancer Evo VIII, зачет N4) 51.22; 2. Б.Федотов/А.Петров (С.-Петербург, Mitsubishi Lancer Evo VII, N4) +0.20; 3. М.Гоголев/В.Куликов (С.-Петербург, Subaru Impreza WRX STI, А8) +2.23; 4. Л.Кажукало/Д.Богомолов (С.-Петербург, Mitsubishi Lancer Evo VII, N4) +3.07; 5. А.Бунеев/С.Солнцев (С.-Петербург, Citroen Saxo VTS, N2) +3.35; 6. А.Козлов/А.Филатов (Иваново, Citroen Saxo VTS, N2) +3.39; 7. А.Гаврилов/А.Зиновьев (Вольск/Ижевск, Citroen Saxo VTS, N2) +3.46; 8. А.Церлюкевич/М.Данилова (Пермь/Москва, Citroen Saxo VTS, N2) +4.18; 9. А.Юшин/А.Селиванова (С.-Петербург, Citroen Saxo VTS, N2) +4.34; 10. С.Геращенко/А.Пушкин (Москва, Citroen Saxo VTS, N2) +4.48; 11. М.Фролов/И.Эвенчик (С.-Петербург, Ford Puma Kit Car, А6) +4.49; 12. А.Сокуренко/Т.Иманов (Сосновый Бор/С.-Петербург, Citroen Saxo VTS, А6) +4.58; 13. И.Кротов/Е.Седых (С.-Петербург/Мурманск, ВАЗ-2108, Р11) +5.48; 14. И.Коваленко/И.Рязанцев (С.-Петербург, ВАЗ-2108, Р9) +6.02; 15. А.Соловьев/С.Герасименко (С.-Петербург, ВАЗ-2112-37, Р10) +6.57; 16. Д.Крылов/Д.Щемель (С.-Петербург, Volkswagen Polo GTi, А6) +7.04; 17. Д.Трещенко/Н.Яковлев (С.-Петер-

бург, Peugeot 206 XS, А6) +7.25; 18. А.Золотарь/А.Квасов (С.-Петербург, ВАЗ-21083, Р10) +7.25; 19. В.Раппана/Е.Пашкевич (Москва, ВАЗ-21123-03, Р10) +7.30; 20. Ю.Кириллов/В.Новосельцев (Москва, Citroen Saxo VTS, N2) +7.46; 21. А.Стецурин/Т.Канонникова (Москва, Citroen Saxo VTS, N2) +8.05; 22. С.Воронов/С.Лотко (Новосибирск/Москва, Citroen Saxo VTS, N2) +8.18; 23. О.Краюшкин/Р.Тарасов (Сергиев Посад/Москва, ВАЗ-21083, Р11) +8.41; 24. Е.Вертунов/Г.Трошкин (Москва, Citroen C2 GT, А6) +8.48; 25. Е.Закурдаев/А.Архипкин (Подольск/Климовск, ВАЗ-21083, Р10) +9.02; 26. Ю.Малинин/С.Плетнев (Москва, ВАЗ-2108, Р9) +9.50; 27. И.Громов/М.Саков (С.-Петербург, Peugeot 106, А6) +11.34; 28. С.Серебренников/А.Александров (С.-Петербург, ВАЗ-2108, Р9) +11.39; 29. А.Ваулин/М.Буриков (С.-Петербург, ВАЗ-21083, Р10) +12.48; 30. Д.Чичерин/М.Вержиковская (С.-Петербург, Honda Civic, P11) +13.09; 31. Е.Фишер/Н.Прыжкин (С.-Петербург, Volkswagen Golf Mk3 GTi, P11) +16.16; 32. А.Марков/А.Деги (С.-Петербург, ВАЗ-2108, Р9) +18.07. **Командный зачет:** 1. Метроном (С.-Петербург) – 35 очков; 2. АКМ Динамо-Эскорт ГУВД Московской обл. – 25.

Положение в Кубке России после семи этапов. Абсолютный зачет (пилоты): 1. А.Блинков (С.-Петербург) – 55 очков; 2. С.Угер (Москва) – 52; 3. А.Трухин (Екатеринбург) – 50; 4. В.Лелеков (Москва) – 43; 5. А.Церлюкевич (Пермь) – 32; 6. Д.Грибачев (Зеленоград) – 31; 7. С.Матвеев (Пермь) – 25; 8. Л.Кажукало (С.-Петербург) – 18; 9–11. Б.Зимин (Москва), А.Игнатов (Челябинск) и Б.Федотов (С.-Петербург) – по 15. **Зачет N2 (пилоты):** 1. Церлюкевич – 80; 2. Е.Голубкина (Москва) – 47; 3. Ю.Кириллов (Москва) – 25. **Зачет N4 (пилоты):** 1–2. Блинков и Угер – по 55; 3. Лелеков – 48. **Зачет А6 (пилоты):** 1. М.Фролов – 50; 2. И.Громов – 26; 3. Д.Трещенко (все – С.-Петербург) – 22. **Зачет А8 (пилоты):** 1–2. М.Гоголев и С.Травников (оба – С.-Петербург) – по 10. **Зачет Р9 (пилоты):** 1. И.Коваленко (С.-Петербург) – 20; 2. Р.Еремян (Сочи) – 10; 3–6. Р.Кравец, С.Серебренников (оба – С.-Петербург), Л.Кузьминых (Краснодар) и Ю.Малинин (Москва) – по 6. **Зачет Р10 (пилоты):** 1. С.Усынин (Киров) – 55; 2. А.Золотарь (С.-Петербург) – 42; 3. В.Логинов (Киров) – 28. **Зачет Р11 (пилоты):** 1. О.Краюшкин (Сергиев Посад) – 50; 2–8. Ю.Адамович (Челябинск), С.Акимов (Краснодар), С.Жидков, И.Кротов, Е.Фишер (все – С.-Петербург), В.Трапезников (Туапсе) и А.Черепанов (Пермь) – по 20. **Зачет Р12 (пилоты):** 1. Трухин – 20; 2–5. О.Антропов (Первоуральск), С.Матвеев (Пермь), Д.Орлов (С.-Петербург) и Г.Чапцев (Краснодар) – по 10. **Командный зачет:** 1–2. ВяткаАвтоСпорт (Киров) и Driving Art (Москва) – по 47 очков; 3–4. АКМ Динамо-Эскорт ГУВД Московской области и ФАСП (Пермь) – по 35; 5. Юмакс-ОСТО (Екатеринбург) – 27; 6–8. Метроном (С.-Петербург), Pollet Racing (Краснодар) и Сборная Челябинской области – по 20; 9–10. СТК Петродор-ралли (С.-Петербург) и AT Racing (Химки) – по 15.

Ралли Восток. Чемпионат Дальнего Востока, 2-й этап. Остров Русский (Приморский край), 21 мая. Стартовало 33 экипажа, финишировало 20. Абсолютный зачет: 1. М.Наумец/Д.Кодочигов (Владивосток, Mitsubishi Lancer Evo VI, зачет N4) 40.48; 2. Е.Украинец/И.Высоцкий (Владивосток, Subaru Impreza WRX, N4) +0.34; 3. Г.Тен/С.Салтанов (Уссурийск, Mitsubishi Lancer Evo III, N4) +1.58; 4. А.Ядов/С.Ефимов (Владивосток, Honda Civic, А6) +2.33; 5. А.Мыльников/Е.Манышев (Благовещенск, Subaru Impreza WRX, N4) +2.59; 6. А.Осиевский/И.Жукович (Хабаровск, Mitsubishi Mirage, А6) +3.18; 7. А.Новиков/К.Данилочкин (Уссурийск/Владивосток, Subaru Impreza WRX, N4) +3.50; 8. А.Кнорозов/Д.Музыкантов (Хабаровск, Honda Civic VTi, А6) +3.55; 9. С.Попов/Л.Аверьянов (Владивосток, Mitsubishi Mirage, А6) +5.42; 10. Н.Савченко/А.Москалев (Южно-Сахалинск, Honda Civic, А6) +6.52.

Кольцевые гонки

Мячково (Московская обл.), 14 мая. Чемпионат и Кубок России, 1-й этап. Класс Туринг&Superproduction: 1. В.Нечаев (Армавир, МТС ЭйСи Рейсинг, BMW 320i E46) 18 кругов; 2. В.Лабазов (Москва, ABTODOM Рейсинг– БМВ Россия, BMW 320i E46) +1,228; 3. С.Нуждин (Тольятти, Лада Рейсинг, ВАЗ-21106) +6,224; 4. Л.Фридман (Москва, ИНТЕКО Сити Моторспорт, BMW 320i E46) +7,268; 5. М.Самоль (ABTODOM Рейсинг, BMW 320i E46) +10,286; 6. А.Львов (С.-Петербург, Golden Motors, Honda Civic Type R) +11,317; 7. И.Буренко (Forza Sport, VW Golf III) +1 круг; 8. С.Любченко (Москва, Proline Motorsport, VW Golf III) +1 круг; 9. С.Белкин (Москва, ABTODOM Рейсинг, BMW 320i E36) +1 круг; 10. А.Смецкий (С.-Петербург, Golden Motors, Honda Civic Type R) +1 круг. **Класс Туринг Лайт:** 1. В.Шаповалов (Москва, VW Polo) 42 круга; 2. С.Хабаров (Москва, Мегафон Моторспорт, Citroen C2 VTR) +47,173; 3. А.Сотников (Курск, Динамо Автоспорт, Citroen C2 VTR) +54,379; 4. Е.Каретников (Москва, Динамо Автоспорт, Citroen C2 VTR) +54,679; 5. М.Степанов (Москва, Визави Моторспорт, VW Polo) +1.00,748; 6. М.Чуваев (С.-Петербург, Мегафон Моторспорт, Citroen C2 VTR) +1 круг; 7. Д.Какабадзе (С.-Петербург, Голден Моторс, VW Polo) +1 круг; 8. С.Крылов (Москва, Визави Моторспорт, VW Polo) +1 круг; 9. Д.Певцов (Москва, РУС-ЛАН, VW Polo) +1 круг; 10. А.Вертузаев (Москва, VW Polo) +2 круга. **Класс Кубок Лада (финальный заезд):** 1. А.Басов (Мытищи, Ростокино-Лада) 18 кругов; 2. Н.Шептуха (С.-Петербург, Нева Моторспорт) +0,429; 3. М.Тягунов (Зеленоград, ОАО ЛЗОС МГТУ МАМИ) +5,286; 4. Р.Козявин (Тольятти, СКП) +7,036; 5. А.Козявин (Тольятти, Мастер Спорт – Автоцентр Тольятти ВАЗ) +15,080; 6. А.Смирнов (С.-Петербург) +15,703; 7. Н.Васильев (С.-Петербург, Джекпот) +31,392; 8. П.Федоров (С.-Петербург, ФБР team) +33,844; 9. В.Малеев (Самара, Калуга – Моторспорт 1) +44,335; 10. И.Филиппов (Тольятти, Калуга – Моторспорт 2) +44,838. **Класс Lada Revolution, 1-й заезд:** 1. Г.Комаров (Курск, МТС ЭйСи Рейсинг) 22 круга 2. К.Ладыгин (Екатеринбург, Forza Sport) +0,592; 3. В.Петров (Выборг, МаксМотор Ульяновск) +8,176; 4. А.Тюрюмин (Москва, АМК ФСО) +10,560; 5. В.Дудин (Тольятти, Лада Кредит) +32,345; 6. Т.Садрединов (Москва, Актив Про Рейсинг) +32,773; 7. Г.Ефросинин (Москва, Forza Sport) +33,524; 8. И.Викулин (Москва, АМК ФСО) +1 круг. **2-й заезд:** 1. Петров 22 круга; 2. Комаров +14,316; 3. Ефросинин +25,151; 4. В.Летунов (Курган, КП Рейсинг) +35,220; 5. В.Харлов (Ульяновск, МаксМотор Ульяновск) +49,754; 6. Садрединов +56,020; 7. Ладыгин +1.03,802; 8. Дудин +1 круг; 9. Викулин +1 круг.

Мячково (Московская обл.), 22 мая. Чемпионат России, 1-й этап. Класс Формула-1600. 1-я гонка: 1. О.Казаков (Москва, Лукойл Рейсинг, Dallara F399) 14 кругов; 2. В.Антонов (Москва, Active Pro Racing, Dallara F393) +5,393; 3. Д.Маркозов (Москва, Active Pro Racing, Dallara F393) +12,633; 4. В.Лабазов (Москва, АРТ-Лайн Инжиниринг, Dallara F399) +17,708; 5. Ю.Байбородов (Москва, Лукойл Рейсинг, Dallara F399) +3 круга; не классифицированы: В.Шайтар (Люберцы, АРТ-Лайн Протим, Reynard) и В.Петров (Выборг, АРТ-Лайн Инжиниринг, Dallara F399). **2-я гонка:** 1. Петров 15 кругов; 2. Байбородов +0,953; 3. Казаков +2,694; 4. Маркозов +15,351; 5. Антонов +27,749; не классифицирован: Лабазов. **Класс Honda Civic:** 1. А.Дудукало (Москва, Лукойл Рейсинг) 22 круга; 2. А.Львов (С.-Петербург, Golden Motors) +2,980; 3. А.Павловский (С.-Петербург, Альбатрос Рейсинг) +16,354; 4. А.Романов (Москва, Honda Дилер Карт Моторс) +26,210; 5. Д.Королев (Москва, Русская Лоза) +27,255; 6. Б.Шульмейстер (Москва, Corus Motorsport) +27,840; 7. В.Павлов (Москва, Corus Motorsport) +42,541; 8. О.Петришин (Москва, Corus Motorsport 1) +45,558; 9. В.Удаленков (С.-Петербург, Honda Дилер Ральф-Арт Дивижн) +56,712; 10. Н.Симонов (Москва, Лукойл Рейсинг) +1.03,188; 11. А.Смецкий (С.-Петербург, Golden Motors) +1 круг; 12. Ю.Одуд (С.-Петербург, Golden Motors 1) +1 круг; 13. И.Одуд (С.-Петербург, Golden Motors 1) +1 круг; 14. И.Михалев (Москва, Транснефтепродукт) +1 круг; 15. В.Чарчиян (Москва, Транснефтепродукт) +2 круга; не классифицированы: Т.Швачка (Москва, Русская Лоза) и А.Глебов (С.-Петербург, Honda Дилер Ральф-Арт Дивижн); дисквалифицирован: С.Горбунов (Москва, Corus Motorsport 1). **Кубок России, 1-й этап. Класс Супер Лайт:** 1. Дудукало 22 круга; 2. Королев +15,842; 3. Шульмейстер +19,538; 4. Романов +23,989; 5. Симонов +28,485; 6. Горбунов +46,476; 7. Удаленков +52,168; 8. Петришин +52,564; 9. Павлов +53,567; 10. Павловский +1.12,197; 11. Чарчиян +1.40,384; 12. Михалев +1 круг; 13. Швачка +3 круга; не классифицирован: Глебов. **Класс Формула Русь. Чемпионат России, 1-й отборочный этап (Кубок Spidan). 1-я гонка:** 1. И.Самарин (Москва, Формула Русь) 14 кругов; 2. А.Трегубов (Москва, Gates) +19,953; 3. А.Ромащенко (Москва, Spidan Motorsport) +20,374; 4. А.Бархиян (Москва, Кениг Транс) +31,958; 5. А.Холин (Москва, Sidem Racing) +54,660; 6. Д.Рамишвили (Москва, Ferodo Racing) +1 круг; 7. Ю.Ким (Москва, ЮК) +1 круг; 8. А.Страхов (Донецк, Автомир) +1 круг; 9. Д.Комаров (Москва, Sadolin Motorsport) +1 круг; не классифицированы: М.Травин (Москва, @mail.ru), С.Уханов (Москва, KWP), С.Чемакин (Москва, Champion) и М.Козловский (С.-Петербург, МегаФон Моторспорт). **2-я гонка:** 1. Ромащенко 14 кругов; 2. Самарин +6,101; 3. Трегубов +22,594; 4. Травин +28,565; 5. Бархиян +32,527; 6. Козловский +51,320; 7. Чемакин +1.05,007; 8. Рамишвили +1 круг; 9. Ким +1 круг; 10. Комаров +1 круг; 11. Холин +2 круга; 12. Страхов +4 круга; не классифицирован: Уханов.

Автокросс

Ставрополь, 7–8 мая. Первенство России, 1-й этап. Дивизион 3/4 (10 участников): 1. О.Пилинджанян (Лабинск); 2. А.Лиханский (Зеленокумск); 3. Д.Войтенко (Лабинск); 4. Р.Резников (Зеленокумск); 5. М.Губанов (Отказное); 6. С.Смолий; 7. П.Клишин (оба – Зеленокумск); 8. Е.Михайлов; 9. Н.Сазонов (оба – Лабинск); 10. К.Симбирский (Ставрополь). **Кубок РАФ, 1-й этап. Дивизион 1-Н (8):** 1. В.Гарбузов; 2. И.Печенкин (оба – Воронеж); 3. И.Булгаков; 4. А.Петренко (оба – Ставрополь); 5. В.Кузьмин (Воронеж); 6. А.Лазоренко (Михайловск).

Зеленокумск, 21–22 мая. Первенство России, 2-й этап. Дивизион 3/4 (10): 1. А.Лиханский (Зеленокумск); 2. Д.Войтенко (Лабинск); 3. П.Клишин (Зеленокумск); 4. О.Пилинджанян (Лабинск); 5. М.Губанов (Отказное); 6. Р.Резников (Зеленокумск); 7. А.Стасов (Астрахань); 8. С.Смолий (Зеленокумск); 9. К.Симбирский (Ставрополь); 10. Е.Михайлов (Лабинск).

Калининец, 21–22 мая. Первенство России, 2-й этап. Дивизион Мини-багги (19): 1. В.Демкин (Истра); 2. М.Бенедиктова (Москва); 3. Р.Фоменко (Наро-Фоминск); 4. И.Пауков (Москва); 5. А.Киенко (Наро-Фоминск); 6. А.Воробьев (Москва); 7. Е.Санин (Ульяновск); 8. А.Гамбарян (Москва); 9. П.Третьяков (Тольятти); 10. Д.Бухтояров (Наро-Фоминск). **Дивизион Ока-Юниор (15):** 1. А.Буторина; 2. М.Буторин; 3. Е.Мейтес; 4. Д.Суворов; 5. Н.Кузин; 6. А.Раев (все – Москва); 7. Сав.Леухин (Казань); 8.

А.Пикулев (Москва); 9. Н.Федотов (Малаховка); 10. Сев.Леухин (Набережные Челны). **Кубок РАФ, 1-й этап. Дивизион Карт-кросс (11):** 1. А.Новиков (Москва); 2. А.Горюн (Наро-Фоминск); 3. И.Маринец (Москва); 4. С.Соколов (Ржев); 5. К.Сучков (Москва); 6. А.Котов (Наро-Фоминск).
Нижний Ломов, 28–29 мая. Чемпионат России, 1-й этап. Дивизион 3-1300 (24): 1. Б.Цеханович; 2. Г.Ожиганов (оба – Балаково); 3. М.Ведерников (Ижевск); 4. В.Волгин (Фрязино); 5. Ю.Хальзов (Арзамас); 6. П.Астафуров (Ижевск); 7. Е.Цеханович (Балаково); 8. П.Назаров (Москва); 9. А.Лунин (Королев); 10. Е.Жуков (Москва). **Дивизион Волга (13):** 1. А.Демидов; 2. С.Толстолуцкий; 3. Н.Демидов; 4. М.Чесноков (все – Н.Новгород); 5. Л.Коршунов (Н.Ломов); 6. А.Логинов (Н.Новгород); 7. М.Зубков (Н.Ломов); 8. Е.Плешаков (Арзамас); 9. А.Хренов; 10. В.Тютин (оба – Н.Новгород). **Кубок России, 3-й этап. Дивизион 1 (14):** 1. Н.Конин (Пенза); 2. С.Марочкин (Н.Ломов); 3. С.Загуменнов (Москва); 4. Э.Арсенов (Екатеринбург); 5. Л.Кукин (Саратов); 6. В.Коршунов (Н.Ломов); 7. А.Крюков (Саратов); 8. А.Демьянов (Пенза); 9. М.Басов (Мытищи); 10. С.Землянкин (Черноголовка).
Ростов-на-Дону, 28–29 мая. Традиционные соревнования на Приз Командующего СКВО. Дивизион Ока-Юниор (10): 1. А.Пикулев (Москва); 2. С.Селютин (Батайск); 3. К.Фисенко (Краснодар). **Дивизион 3-1300 (11):** 1. Д.Афанасьевский (Старобельск); 2. С.Черняк; 3. С.Христинченко (оба – Кропоткин). **Дивизион Т1 (19):** 1. П.Дрофичев (Москва); 2. А.Мальков (Ульяновск); 3. А.Жевакин (Кораблино); 4. В.Лебедев (Н.Новгород); 5. О.Коротков (Ульяновск); 6. С.Арумс (С.-Петербург). **Дивизион Т4/8 (16):** 1. С.Каширский (Кораблино); 2. А.Зеленукин; 3. В.Вдовыко (оба – Ростов-на-Дону); 4. Ю.Горшечников (Воронеж); 5. В.Токаренко (Самара); 6. О.Бунов (Рязань). **Дивизион Т4/9 (17):** 1. Дрофичев; 2. С.Сафонов-мл.; 3. И.Астахов; 4. М.Смирнов (все – Москва); 5. О.Гузов (Белгород); 6. А.Истомин (Батайск). **Первенство России, 3-й этап. Дивизион 3/4 (16):** 1. А.Лиханский (Зеленокумск); 2. Д.Войтенко (Лабинск); 3. И.Пупков (Красный); 4. А.Шагинян (Чалтырь); 5. В.Стехно; 6. Р.Канурный (оба – Ростов-на-Дону); 7. А.Фроленков (Красный); 8. П.Клишин (Зеленокумск); 9. О.Гусев (Красный); 10. Е.Михайлов (Лабинск).
Тольятти, 4–5 июня. Чемпионат России, 2-й этап. Дивизион 1 (25): 1. А.Иванов (Тольятти); 2. И.Миннахметов; 3. Р.Фаттахов (оба – Казань); 4. П.Фадеев; 5. В.Колесов (оба – Тольятти); 6. С.Марочкин (Н.Ломов); 7. Д.Брагин (Тольятти); 8. Д.Миннахметов; 9. Э.Куприянов; 10. Ильдар Рахматуллин (все – Казань). **Дивизион 2 (9):** 1. Б.Котелло (Тольятти); 2. А.Карасевич (Ново-Синьково); 3. Д.Миннахметов; 4. Марочкин; 5. Р.Зарипов (Казань); 6. И.Усов (Омск); 7. А.Ильясов (Казань); 8. И.Хамидуллин (Нижнекамск); 9. Рас.Минниханов (Казань). **Дивизион 3-1600 (15):** 1. О.Жаворонков (Нижнекамск); 2. Р.Сиразетдинов; 3. С.Буркалов (оба – Тольятти); 4. Ю.Кузьмичев (Самара); 5. А.Шишов (Балаково); 6. В.Федянин (Новокузнецк); 7. С.Митин (Пенза); 8. Н.Иванов (Менделеевск); 9. В.Скиба (Тольятти); 10. Б.Цеханович (Балаково). **Дивизион 3-4000:** этап не состоялся.
Истра, 4–5 июня. Чемпионат России, 3-й этап. Дивизион Т4/8 (10): 1. С.Глинских (Реж); 2. С.Каширский (Кораблино); 3. С.Кротов; 4. В.Парамонов (оба – Арзамас); 5. И.Коншин (Бронницы); 6. Г.Суриков (Реж); 7. А.Кротов (Арзамас); 8. К.Гаврилин; 9. В.Дронов (оба – Рязань); 10. М.Чижиков (Москва). **Дивизион Т4/9 (33):** 1. С.Сафонов (Москва); 2. Ю.Ершов (Бронницы); 3. И.Скиба (Москва); 4. В.Свечников (Рязань); 5. Д.Чижиков; 6. С.Ивакин; 7. В.Пикулев (все – Москва); 8. В.Сучков (Истра); 9. С.Сафонов-мл.; 10. П.Дрофичев (оба – Москва). **Кубок России, 4-й этап. Дивизион Т1 (14):** 1. Е.Ужегов (Ульяновск); 2. А.Квашнин (Москва); 3. В.Дунаев; 4. С.Дашкевич (оба – Ульяновск); 5. Дрофичев; 6. А.Мальков (Ульяновск); 7. С.Арумс (С.-Петербург); 8. А.Шабров (Москва); 9. Б.Головкин (С.-Петербург); 10. В.Дроздов (Бронницы). **Первенство России, 3-й этап. Дивизион Т4/7 (10):** 1. С.Пучков; 2. С.Берников (оба – Москва); 3. В.Петрунин (Зеленоград); 4. А.Ельцов; 5. С.Сорокин; 6. А.Узлов (все – Рязань); 7. М.Чижиков (Москва); 8. В.Иванов; 9. Ш.Габдрахманов; 10. К.Голиков (все – Зеленоград). **Дивизион Мини-багги (27):** 1. В.Демкин (Истра); 2. А.Гамбарян (Москва); 3. А.Киенко (Наро-Фоминск); 4. П.Третьяков (Тольятти); 5. М.Колесникова; 6. И.Пауков; 7. А.Замыслова; 8. Р.Давыдов; 9. М.Столяров (все – Москва); 10. И.Тимонин (Наро-Фоминск). **Кубок РАФ, 2-й этап. Дивизион Мини-багги-Свободный (11):** 1. Демкин; 2. Третьяков; 3. Киенко; 4. Е.Матвеев; 5. Р.Заушников (оба – Новосибирск); 6. А.Котов (Наро-Фоминск). **Дивизион Карт-кросс (12):** 1. Е.Цибров; 2. И.Маринец (оба – Москва); 3. Котов; 4. К.Сучков; 5. А.Новиков (оба – Москва); 6. А.Горюн (Наро-Фоминск).
Воронеж, 4–5 июня. Кубок Черноземья. Кубок журнала Автомаг. Дивизион 1-Н (10): 1. А.Каржин (Кубинка); 2. В.Гарбузов; 3. И.Печенкин (оба – Воронеж). **Дивизион 1-1600:** 1. В.Долгушин (Рязань); 2. А.Федоров (Воронеж); 3. Н.Новиков (Курск).

Ралли-рейды
Баха Луга-2005. Кубок России, 3-й этап. Луга (Ленинградская обл.), 20–21 мая. Стартовал 31 экипаж, финишировало 17. Абсолютный зачет: 1. Л.Новицкий/О.Тюпенкин (Москва, Mitsubishi Pajero, группа Т2) 3:13.13; 2. С.Смирнов/С.Арсентьев (Москва, Toyota Land Cruiser, Т2) +3.30; 3. А.Домановский/П.Брызжев (Москва, Mitsubishi Pajero, Т1) +9.51; 4. Б.Джепаев/Р.Замалетдинов (Ульяновск, УАЗ-31512, Н) +18.29; 5. О.Николаев/Д.Артамонов (Москва, Mitsubishi Pajero, Т1) +29.33; 6. Б.Букатов/Е.Доронин (Москва, Mitsubishi Pajero, Т2) +34.45; 7. А.Пунка/Я.Шалмс (Рига, Toyota Land Cruiser, Т2) +48.52; 8. В.Воробьев/В.Ломако (Коломна, УАЗ-3151-01, Н) +58.39; 9. Д.Павлов/С.Босько (Москва/С.-Петербург, ВАЗ-21230, Н) +59.06; 10. В.Черных/О.Супруненко (Жуковский/Москва, УАЗ-31622, Н) +1:08.00; 11. И.Кузнецов/А.Новиков (Москва, Mitsubishi Pajero, Т1) +1:11.01; 12. А.Наймушин/А.Плетнев (Иваново/Коломна, ВАЗ-21213, Н) +1:26.42; 13. А.Морковкин/Г.Малеев (Кохма/Москва, ВАЗ-2121, Н) +1:48.14; 14. А.Горецкий/А.Яцков (Москва, Toyota Land Cruiser, Т1) +2:16.42; 15. А.Бирюков/Д.Книга (Минск, Mitsubishi Pajero, Т1) +2:31.01; 16. Д.Семыкин/П.Ушаков (Москва, Mitsubishi Pajero, Т2) +6:39.32; 17. И.Козлов/А.Дмитриев (Москва, Jeep Cherokee, Т1) +10:42.24.

Картинг
Чемпионат, первенство, Кубок, Трофей России, 1-й этап. Санкт-Петербург, 28 апреля–1 мая. Класс Микро: 1. Д.Керопян (Москва); 2.Н.Ситников (Обнинск); 3. В.Потапов (С.-Петербург); 4. Р.Шварцман; 5. Н.Исаакян; 6. Е.Ступеньков (все – Москва); 7. С.Рысков (С.-Петербург); 8. М.Исаакян (Москва); 9. В.Филоненко (Ростов-на-Дону); 10. Ю.Орлов (Москва). **Класс Мини:** 1.Д.Петров (Москва); 2.В.Гаген (С.-Петербург); 3. К.Терещенко (Москва); 4. М.Рыжков (Видное); 5. Ю.Жиронкин (Лесной); 6. А.Зазулянский (Лермонтово); 7. С.Сироткин (Москва); 8. А.Щенев (Тольятти); 9. И.Яворский; 10. Э.Фроленков (оба – Москва). **Класс Ракет:** 1. Н.Тетюхин; 2. А.Демьяненко (оба – Тольятти); 3. А.Стовба (Белгород); 4. К.Сердюков (Лабинск); 5. К.Лавров (Тюмень); 6. М.Зимин (Барнаул); 7. А.Юдин (Мытищи); 8. Ф.Холькин; 9. А.Зенкин (оба – Москва); 10. С. Миклин (Н.Новгород). **Класс Ракет-120:** 1. И.Егоровский (Мытищи); 2. И.Васильев (С.-Петербург); 3. М.Бадальян (Всеволожск); 4. Ф.Рюмин; 5. С.Милюта (оба – С.-Петербург); 6. П.Могилевский (Москва); 7. А.Егошин (Протвино); 8. А.Манцеров (С-Петербург); 9. Д.Дунаев (Всеволожск); 10. Л.Логинова (Москва). **Класс Интерконтиненталь-А-Юниор:** 1. К.Овчаренко; 2. В.Ступеньков; 3. Н.Борисов; 4. К.Фридрих; 5. И.Колодкин (все – Москва); 6. М.Чернеев (Екатеринбург); 7. А.Задорожный (Армавир); 8. В.Мещеряков; 9. П.Алешин (оба – Тольятти); 10. И.Кучаев (Тюмень). **Класс Интерконтиненталь-А:** 1. А.Южаков (Гродно); 2. В.Семенов (Москва); 3. Г.Ширшов; 4. Н.Назарук; 5. В.Лежнев (все – С.-Петербург); 6. В.Проскуряков (Тюмень); 7. Т.Кабаков (Москва); 8. Я.Нелезин (Нововоронеж); 9. С.Кузьменко (Сочи); 10. М.Александров (Выборг). **Класс Интерконтиненталь-С:** 1. К.Ладыгин; 2. В.Шешенин (оба – Екатеринбург); 3. А.Котляр (Киев); 4. А.Комиссаров (Москва); 5. В.Степанов (Минск); 6. А.Ульянов (Челябинск); 7. В.Нечаев (Армавир); 8. А.Кравченко (Екатеринбург); 9. А.Григорьев; 10. И.Дронов (оба – Москва).
Чемпионат, первенство, Кубок, Трофей России. 2-й этап. Икша, 18–21 мая. Класс Микро: 1.Д.Керопян; 2. Е.Ступеньков; 3. В.Потапов; 4. М.Исаакян; 5. Ю.Орлов; 6. Н.Ситников; 7. В.Филоненко; 8. Н.Исаакян; 9. С.Рысков; 10. Л.Бинедер. **Класс Мини:** 1. Д.Петров; 2. М.Рыжков; 3. В.Кожевников; 4. Ю.Жиронкин; 5. Э.Фроленков; 6. Д.Длоугий; 7. С.Карасев; 8. А.Зазулянский; 9. А.Серенко; 10. М.Волков. **Класс Ракет:** 1. Ф.Холькин; 2. А.Кузьминых; 3. М.Зимин; 4. А.Стовба; 5. М.Иванов; 6. Ф.Бузников; 7. А.Разбаш; 8. К.Сердюков; 9. А.Юдин; 10. А.Якунин. **Класс Ракет-120:** 1. Е.Егоровский; 2. К.Игнатов; 3. Д.Дунаев; 4. М.Бадальян; 5. С.Милюта; 6. Д.Авдеев; 7. К.Шаповалов; 8. А.Борисов; 9. Д.Андреев; 10. А.Егошин. **Класс Ротакс Макс:** 1. Т.Кабаков; 2. Д.Корольков; 3. А.Воронов; 4. П.Кабаков; 5. А.Костюшенко; 6. М.Митрохин; 7. П.Галкин; 8. С.Муханчиков; 9. М.Засадыч; 10. В.Королев. **Класс World Formula:** 1. В.Садольский; 2. К.Пилецкий; 3. А.Крамарский; 4. С.Жеребятьев; 5. А.Крючков; 6. И.Быков; 7. А.Цветков; 8. А.Дельцов; 9. П.Теплов; 10. М.Гомянин. **Класс Интерконтиненталь-А-Юниор:** 1. И.Колодкин; 2. Н.Борисов; 3. Ю.Кравчук; 4. Е.Ульянов; 5. П.Алешин; 6. А.Задорожный; 7. В.Ступеньков; 8. К.Фридрих; 9. А.Жарков; 10. К.Овчаренко. **Класс Интерконтиненталь-А:** 1. В.Проскуряков; 2. В.Семенов; 3. Т.Кабаков; 4. П.Кабаков; 5. Я.Нелезин; 6. Е.Новиков; 7. В.Лежнев; 8. С.Кузьменко; 9. Е.Вишован; 10. Н.Митрошкина. **Класс Интерконтиненталь-С:** 1. В.Нечаев; 2. К.Ладыгин; 3. А.Ульянов; 4. А.Кравченко; 5. М.Фетюков; 6. И.Дронов; 7. С.Драчук; 8. Р.Скрипник; 9. В.Шешенин; 10. А.Григорьев.
Открытый Кубок Бердска. Бердск (Новосибирская область), 21–22 мая. Класс Пионер: 1. Н.Шадрин; 2. А.Пронин (оба – Омск); 3. Д.Ярлыков (Новосибирск). **Класс Ракет:** 1. А.Погинец (Кемерово); 2. А.Лытарь (Барнаул); 3. А.Бусыгин (Новосибирск). **Класс Союзный-Юниор:** 1. А.Шкитин (Бийск); 2. А.Мрекулов; 3. И.Полосухин (оба – Бердск). **Класс Союзный:** 1. Р.Головин (Новосибирск); 2. А.Чикин; 3. А.Помогалов (оба – Омск). **Класс Интерконтиненталь-А:** 1. А.Трубицын; 2. В.Шумилов; 3. Д.Кленов (все – Новосибирск). **Класс Формула-С:** 1. Н.Семочкин (Новосибирск); 2. А.Куксин (Омск); 3. С.Квасов (Бийск).
Кубок Черноземья, 2-й этап. Воронеж, 28–29 мая. Класс Пионер: 1. А.Радченко; 2. В.Корсун (оба – Старый Оскол); 3. И.Федота (Курск). **Класс Кадет:** 1. И.Касымов (Курск); 2. М.Радченко (Старый Оскол); 3. Р.Ермолов (Бутурлиновка). **Класс Мини:** 1. И.Подкорытов (Белгород); 2. И.Илющенко (Курск); 3. В.Выхрестюк (Воронеж). **Класс Ракет:** 1. А.Якунин (Воронеж); 2.

И.Герасимов (Суздаль); 3. В.Дудашвили (Нововоронеж). **Класс Союзный-Юниор:** 1. С.Держаков; 2. Д.Бабков (оба – Воронеж); 3. А.Митерев (Старый Оскол). **Класс Союзный:** 1. К.Бахтин (Ливны); 2. А.Мартьянов (Нововоронеж); 3. М.Раздольский (Губкин). **Класс Ракет-120:** 1. Д.Суровцев (Курск); 2. Д.Василенко (Белгород); 3. А.Бубнов (Курск). **Класс Интерконтиненталь-А-Юниор:** 1. М.Макаренко (Тула); 2. А.Пилякин; 3. Д.Яновский (оба – Нововоронеж). **Класс Интерконтиненталь-А:** 1. Я.Нелезин; 2. Е.Вишован; 3. А.Малюгин (все – Нововоронеж). **Класс Формула-С:** 1. А.Данченко (Нововоронеж); 2. И.Дидыч (Тула); 3. А.Верлин (Нововоронеж).

Традиционные соревнования Печоры-2005. Печоры (Псковская обл.), 4–5 июня. Класс Мини: 1. В.Гаген (С.-Петербург); 2. А.Зазулянский (Лермонтово); 3. О.Строгонов (Псков). **Класс Ракет:** 1. А.Спиридонов (Череповец); 2. А.Далецкий; 3. Ю.Петров (оба – С.-Петербург). **Класс Союзный:** 1. А.Матвеев (С.-Петербург); 2. Г.Попов; 3. П.Голубев (оба – Псков). **Класс Ракет-120:** 1. Ф.Мунтян (В.Новгород); 2. М.Митрохин (С.-Петербург); 3. М.Александров (Выборг).

Открытый Кубок Новосибирска. Новосибирск, 4 июня. Класс Пионер: 1. В.Лощенков (Северск); 2. И.Куция (Томск); 3. В.Крупин (Северск). **Класс Кадет:** 1. Д.Богомолов (Северск); 2. Д.Ярлыков (Новосибирск); 3. Я.Лукашев (Томск). **Класс Мини:** 1. Н.Быков (Новосибирск); 2. А.Лытарь (Барнаул); 3. В.Кунтенков (Новосибирск). **Класс Союзный-Юниор:** 1. Н.Никольский (Кемерово); 2. Д.Кукушкина (Кемерово); 3. И.Кузьмин (Топки). **Класс Свободный:** 1. В.Никонов (оба – Новосибирск); 2. К.Ростовцев; 3. Р.Грутт (Томск).

Любительские соревнования

Традиционное ралли Победа. Челябинск, 7 мая. Стартовало 68 экипажей, классифицировано 66. Зачетная группа Спорт: 1. Ю.Мазурин/Н.Востротин (Снежинск, ВАЗ-2103) – 187 очков; 2. Ф.Борисов/И.Падерин (Челябинск, Audi 80) – 187; 3. А.Кошкаров/Д.Медведев (Екатеринбург, ВАЗ-21083) – 134. **Зачетная группа Стандарт:** 1. А.Иофин/Д.Баталов (Екатеринбург, ВАЗ-21093) – 153 очка; 2. И.Шишкин/А.Гусач (Челябинск, ВАЗ-21083) – 144; 3. А.Торхов/С.Серебренников (Екатеринбург, ВАЗ-21083) – 141.

Традиционное ралли Пикник. Санкт-Петербург, 15 мая. Стартовало 33 экипажа, финишировало 24. Абсолютный зачет: 1. А.Потухов/И.Ефремов (С.-Петербург, ВАЗ-21083, зачет Люб-Пр) 15.42,5; 2. В.Ивановский/А.Барминов (С.-Петербург, ВАЗ-2108, Клуб) +1.02,8; 3. В.Кузнецов/Р.Капустин (С.-Петербург, Ford Escort RS Cosworth, К-Св) +1.04,2; 4. С.Николаев/Л.Аверьянова (С.-Петербург, ВАЗ-2101, Клуб) +1.27,1; 5. С.Туманов/Е.Туманов (С.-Петербург, Volkswagen Golf, Люб) +1.32,4; 6. Р.Боровских/Н.Симонова (С.-Петербург, Subaru Impreza, Люб-Пр) +1.36,3.

Ралли Нижегородское ополчение-весна-2005. Кубок РАФ, 4-й этап. Нижний Новгород, 21 мая. Стартовало 44 экипажа, классифицировано 39. Абсолютный зачет: 1. Н.Казенное/А.Янсилс (Москва, ЗАЗ-110206) – 575,2 штрафных очка; 2. В.Военнов/С.Гаврилов (Н.Новгород, Subaru Impreza) – 663,0; 3. А.Лившиц/В.Бугров (Москва, Volkswagen Golf Country) – 720,8; 4. Г.Перельман/Е.Каменецкий (Н.Новгород, Daewoo Nexia) – 746,4; 5. М.Дмитриев/С.Егоркин (Москва, ВАЗ-21083) – 940,4; 6. Б.Прудовский/О.Старченко (Москва, Hyundai Accent) – 985,4; 7. В.Шулимов/Р.Мостаков (Москва, ВАЗ-2109) – 995,6; 8. Д.Раскопин/А.Загрядская (Н.Новгород, Subaru Forester) – 1033,4; 9. И.Котуринов/Ю.Смородин (Н.Новгород, ВАЗ-21103) – 1110,4; 10. Е.Белов/Д.Кузевич (Н.Новгород, ВАЗ-2114) – 1129,6.

Традиционное ралли Надежда. Москва, 4 июня. Стартовало 82 экипажа, классифицировано 56. Абсолютный зачет: 1. Н.Казённов/А.Янсилс (Москва, ЗАЗ-110206) – 22,9 штрафных очка; 2. А.Горбунов/Е.Колянко (Москва, ВАЗ-21093) – 25,0; 3. М.Агафонов/А.Горелов (Москва, ВАЗ-21083) – 27,1; 4. А.Ломаков/В.Студеникин (Москва, М-214145) – 27,9; 5. А.Кибальчич/В.Николаев (Москва, Subaru Forester) – 28,0; 6. А.Люлин/С.Климкин (Москва, ВАЗ-21093) – 29,1; 7. М.Коростылев/С.Ушанов (Москва, Volvo 960) – 35,0; 8. А.Кириллов/К.Кириллов (Москва, М-2140 SL) – 39,2; 9. Д.Фролов/И.Мутовин (Москва, ВАЗ-21099) – 41,7; 10. Н.Снегоцкий/И.Есин (Москва, ВАЗ-2108) – 43,9.

Международные соревнования

Автокросс

Чемпионат Европы, 3-й этап. Лученец (Словакия), 14–15 мая. Дивизион 1: 1. Т.Караи (H, Proton Satria Turbo 4x4); 2. С.Квашнин (RUS, Renault Clio Turbo 4x4); 3. Л.Брожек (CZ, Ford Focus WRC); 4. А.Зебергс (LV, Toyota Corolla WRC); 5. А.Шаймиев (RUS, Toyota Corolla WRC); 6. С.Фатхутдинов (RUS, Ford Focus WRC); 7. А.Ервандян (RUS, Volkswagen Golf Mk3 Turbo 4x4); 8. Х.Вильд (D, Volkswagen Polo Turbo 4x4); 9. Й.Циммерман (SK, Toyota Corolla WRC); 10. Р.Минниханов (RUS, Ford Puma Turbo 4x4). **Дивизион 3А:** 1. П.Турек (CZ, Skoda); 2. С.Корн (D, Suzuki); 3. И.Свобода (CZ, Suzuki); 4. Л.Ганак (CZ, Volkswagen); 5. Х.Штюбнер (D, Suzuki); 6. М.Каленский (CZ, Volkswagen); 7. Н.Жаворонков (RUS, Volkswagen); 8. Я.Еж (CZ, Kawasaki); 9. О.Мусил (CZ, Suzuki); 10. И.Власатый (SK, Seat); 11. А.Фалеев (RUS, Suzuki). **Дивизион 3:** 1. Я.Гошек (CZ, Audi); 2. Г.Хинненкамп (D, Audi); 3. П.Бартош (CZ, Ford); 4. Я.Штетина (CZ, Audi); 5. М.Берингер (D, Audi); 6. Я.Смрж (CZ, Peugeot); 7. Р.Кержка (CZ, Tatra); 8. Р.Калвода (CZ, Ford); 9. В.Фейфар (CZ, Volkswagen); 10. В.Грубер (A, Honda). **Зачет наций:** 1. Чехия – 55 очков; 2. Германия – 43; 3. Россия – 27; 4. Венгрия – 24; 5–6. Латвия и Словакия – по 15.

Чемпионат Европы, 4-й этап. Бауска (Латвия), 4–5 июня. Дивизион 1: 1. Р.Минниханов (RUS, Ford Puma Turbo 4x4); 2. П.Плесковас (LT, Ford Puma Turbo 4x4); 3. С.Квашнин (RUS, Renault Clio Turbo 4x4); 4. Х.Вильд (D, Volkswagen Polo Turbo 4x4); 5. С.Фатхутдинов (RUS, Ford Focus WRC); 6. А.Шаймиев (RUS, Toyota Corolla WRC); 7. Н.Наужокайтис (LT, Ford Escort RS Cosworth); 8. И.Резниченко (RUS, Ford Puma Turbo 4x4); 9. А.Зебергс (LV, Toyota Corolla WRC); 10. Т.Караи (H, Proton Satria Turbo 4x4). **Дивизион 3А:** 1. Л.Ганак (CZ, Volkswagen); 2. И.Свобода (CZ, Suzuki); 3. Й.Марти (CH, Suzuki); 4. О.Мусил (CZ, Suzuki); 5. Р.Виткус (LT, Opel); 6. Р.Осичка (CZ, Skoda); 7. Х.Штюбнер (D, Suzuki); 8. П.Турек (CZ, Skoda); 9. Х.Велер (D, Opel); 10. А.Матуленс (LV, Honda); ...12. А.Фалеев (RUS, Suzuki); 13. Н.Жаворонков (RUS, Volkswagen). **Дивизион 3:** 1. П.Бартош (CZ, Ford); 2. М.Берингер (D, Audi); 3. Р.Кержка (CZ, Tatra); 4. В.Фейфар (CZ, Volkswagen); 5. Г.Хинненкамп (D, Audi); 6. А.Ялунин (LV, Volkswagen); 7. В.Альберс (NL, Ford); 8. Ф.Дюизендстра (NL, Volkswagen); 9. Я.Гошек (CZ, Audi); 10. Я.Смрж (CZ, Peugeot). **Зачет наций:** 1. Чехия – 46 очков; 2. Германия – 40; 3. Литва – 29; 4. Латвия – 26; 5. Россия – 25; 6. Швейцария – 19.

Ралли

Ралли Talsi. Чемпионат Латвии, 3-й этап. Талси (Латвия), 21–22 мая. Стартовало 59 экипажей, финишировало 29. Абсолютный зачет: 1. А.Эгле/Н.Айзкалнс (LV, Mitsubishi Lancer Evo VI, зачет N4) 1:13.08,7; 2. В.Лебедев/М.Деклаус (LV, Mitsubishi Lancer Evo VI, N4) +52,6; 3. Я.Мельдер-мл./У.Роосимаа (EE, Mitsubishi Lancer Evo VI, N4) +1.24,6; 4. А.Приедниекс/Я.Кирковалдс (LV, Subaru Impreza WRX STI, A+) +1.27,6; 5. М.Свилис/Я.Волманис (LV, Mitsubishi Lancer Evo VIII, N4) +1.35,2; 6. С.Угер/Т.Кафаров (RUS, Subaru Impreza WRX STI N8, N4) +4.38,2; 7. А.Упитис/Н.Кокин (LV, Subaru Impreza WRX, N4) +4.47,2; 8. Ю.Сидоренко/В.Михеев (RUS, Mitsubishi Lancer Evo VII, N4) +4.49,6; 9. А.Нейкшанс/Э.Утанс (LV, Ford Puma S1600, AN2000) +5.30,1; 10. Я.Воробьев/Г.Эрвалдс (LV, Mitsubishi Lancer Evo VIII, N4) +5.59,6; ...16. В.Чулюканов/В.Чернега (RUS, Mitsubishi Lancer Evo VI, N4) +10.16,3; ...23. О.Синицын/Д.Васина (RUS, Mitsubishi Lancer Evo VIII, N4) +16.30,4; ...26. С.Матвеев/А.Курносов (RUS, Mitsubishi Lancer Evo VII, N4) +17.58,5.

Ралли Cesis. Чемпионат Латвии, 4-й этап. Кубок Балтии, 3-й этап. Цесис (Латвия), 11–12 июня. Стартовало 60 экипажей, финишировало 42. Абсолютный зачет: 1. М.Межакс/А.Ронис (LV, Ford Escort WRC, зачет A+) 58.32,6; 2. М.Муракас/А.Оямяэ (EE, Toyota Corolla WRC, A+) +7,3; 3. И.Васараудзис/В.Спредзис (LV, Mitsubishi Lancer Evo VII, A+) +24,5; 4. Я.Воробьев/Г.Эрвалдс (LV, Mitsubishi Lancer Evo VIII, N4) +57,1; 5. С.Гирдаускас/П.Урбонас (LT, Mitsubishi Lancer Evo VII, N4) +1.30,1; 6. А.Эгле/Н.Айзкалнс (LV, Mitsubishi Lancer Evo VI, N4) +1.41,6; 7. В.Шведас/Ж.Сакалаускас (LT, Mitsubishi Lancer Evo VIII, N4) +2.34,6; 8. М.Нейкшанс/М.Екабсон (LV, Mitsubishi Lancer Evo VI, N4) +3.05,0; 9. П.Салури/И.Лепп (EE, Mitsubishi Lancer Evo V, A+) +3.18,0; 10. Я.Мельдер-мл./У.Роосимаа (EE, Mitsubishi Lancer Evo VI, N4) +3.26,1; 11. С.Попов/Т.Перости (EE, Mitsubishi Lancer Evo VI, A+) +3.34,8; 12. В.Лебедев/М.Деклаус (LV, Mitsubishi Lancer Evo VI, N4) +3.54,1; 13. А.Александров/А.Тамразов (UA, Subaru Impreza WRX STI N8, N4) +4.59,3; ...16. Ю.Сидоренко/В.Михеев (RUS, Mitsubishi Lancer Evo VII, N4) +6.00,4; ...20. С.Травников/В.Евстафьев (RUS, Mitsubishi Lancer Evo VII, A+) +6.57,3; 21. А.Шумский/Э.Пагирскас (RUS/LT, Subaru Impreza WRX STI N11, N4) +7.05,6; ...28. Р.Шаймиев/М.Цветков (RUS, Mitsubishi Lancer Evo VIII, N4) +10.16,7.

Ралли Скиф. Чемпионат Украины, 1-й этап. Херсон, 21 мая. Стартовало 34 экипажа, финишировало 16. Абсолютный зачет: 1. В.Петренко/Г.Загорий (Киев, Mitsubishi Lancer Evo VI, зачет N4) 1:31.58; 2. А.Александров/А.Тамразов (Киев, Subaru Impreza WRX STI N8, N4) +0.17; 3. А.Салюк-мл./А.Горбик (Киев, ВАЗ-21124, A7) +4.39; 4. И.Герман/Б.Ганджа (Киев, Subaru Impreza WRX, N4) +5.18; 5. В.Горбань/Е.Леонов (Киев, ВАЗ-21124, A7) +5.49; 6. С.Сергиенко/Н.Франчук (Киев, ВАЗ-21083, A6) +12.42; 7. В.Марголенко/В.Нестеренко (Днепропетровск, Honda Integra, A7) +16.17; 8. Ю.Федоренко/К.Бородавченко (Киев, ВАЗ-2108, Y1) +17.26; 9. Э.Пушко/Е.Понедельник (Днепродзержинск, ВАЗ-2108, Y1) +18.06; 10. И.Цисар/Е.Важинский (Одесса, Nissan Sunny, A7) +19.26.

Ралли Viru. Чемпионат Эстонии, 4-й этап. Раквере (Эстония), 3–4 июня. Стартовало 53 экипажа, финишировал 31. Абсолютный зачет: 1. М.Муракас/А.Оямяэ (EE, Toyota Corolla WRC, зачет A6) 59.10,3; 2. А.Аху/К.Аху (EE, Mitsubishi Lancer Evo III, E10) +1.47,8; 3. А.Доросинский/Д.Еремеев (RUS, Subaru Impreza WRX STI N11, N3) +2.06,5; 4. К.Уус/Ж.Скалаускас (EE/LT, Mitsubishi Lancer Evo VII, N3) +3.00,3; 5. Т.Лаатунен/П.Лантта (FIN, Subaru Impreza WRX STI N11, N3) +3.24,8; 6. Г.Тамм/К.Кузьмин (EE, Subaru Impreza WRX STI, A6) +3.58,8; 7. А.Каск/К.Валле (EE, Subaru Impreza WRX, A6) +4.20,3; 8. А.Кяо/Р.Люик (EE, Subaru Impreza WRX STI N11, N3) +4.48,4; 9. Ю.Сидоренко/В.Михеев (RUS, Mitsubishi Lancer Evo VII, N3) +6.05,9; 10. К.Райенд/В.Кикерист (EE, Mitsubishi Lancer Evo VI, N3) +6.06,0; ...15. Ю.Соколов/В.Миркотан (RUS, Mitsubishi Lancer Evo VI, A6) +7.08,5.

ПРОДАЮ

Объявления в следующий номер принимаются до 7 июля

Subaru Impreza WRX STI, группа N4. Автомобиль произведен в 2004 году, прошел 5 гонок. Гравийная спецификация, двигатель Stage II, Ohlins с гидравлическими отбойниками. Коробка передач – Hewland Prodrive. Сделан полный ребилдинг. Двигатель – 300 км СУ, полный комплект ЗиП. Информация по тел.: (916) 677-59-57, e-mail: urt@uservice.ru

Toyota Celica-185. Подготовлена по гр. Р12. Тел.: (095) 395-96-50, вечером www.rallyautosport.narod.ru

Citroen Saxo VTS 2003 г., N2. Тел.: (095) 765-10-53, Алексей

Боевой ВАЗ-21083, раллийная подготовка по гр. Р10. Двигатель – 1,6 л, впрыск с питерскими «мозгами». Вварной каркас. Дисковые тормоза по кругу, гидравлический ручник. Система пожаротушения. КПП – 7-й ряд с блокировкой (+запасная КПП – 6-й ряд с блокировкой). Диски 15" и б/у колеса в придачу. Цена $5500. **Техничка DAF-400.** Турбодизель 2,5 л. Свет, верстак, колесная стойка, сетка, фаркоп. Цена $4500. При покупке обоих автомобилей общая цена $9000. Тел.: (903) 511-32-22

ВАЗ-2112-37 и **ВАЗ 21123-06 (купе)**, новые и б/у, подготовлены по группе Кубок Лада и N1600 (ралли, кольцо, ипподром). Тел.: (095) 290-30-57, (095) 763-23-35

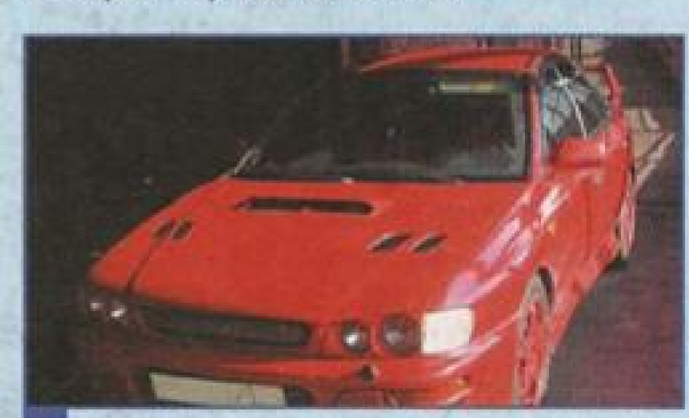
ВАЗ-2108 ралли 2000 г. постройки, подготовлен по группе Р10, цена $5500. Тел.: (916) 525-63-24

Mitsubishi Challenger. Подготовка Faster SA, 2000 г. постройки, Ohlins, мотор – форсированная версия 2004 года Ralliart, кулачковая коробка, система автомат. подкачки/сдува колес, система п/т, паспорт омологации FIA, прошел неск. этапов Кубка мира 2004. Тел.: (095) 247-20-78



Nissan PickUp (Navara) 2000 г., гр. Т2 (подготовка Promotech). Двигатель Renault V6, 3,0 литра, 265 л.с. Коробка передач – Sadev, секвентальная, 6-ступенчатая. Бензобак омологированный, емкостью 450 л. Штурманское оборудование. А/м соответствует всем требованиям FIA. Подробности по тел.: (812) 269-12-62, (812) 102-43-20

Багги Спринт. Двигатели 1600, 1300. КПП – 7-й ряд с блокировкой. Готова к старту. Тел.: (096-46) 3-32-70, Алексей



Subaru Impreza GT, 1998 г., 2,0 л, 230 л.с., 63 тыс. км, красный, чип-тюнинг, проф. защита, растяжки передн. стоек Sparco, задн. подвески Cusco, выхлоп Remus, Speedline Prodrive R17, доп. компл. стоек KW, опоры Cusco, блокфары Cibie, наружный тюнинг STI: антикрыло, фартуки, пороги; 4-точечные спорт. ремни, салон Sparco, руль, педали, сиденья, ручка КПП, сигнал, магнитола, в отл. тех. состоянии, обсл. в УС+, $16000, торг. Тел.: (095) 761-84-26



**Карбюраторы Weber (Италия) на любые двигатели от 1,0 л до 3,0 л. В наличии для ВАЗ-2108-09.
Тел.: (095) 783-35-62, www.webercarb.ru**

**Продажа, ремонт и обслуживание турбин для Mitsubishi Lancer Evo III–VIII.
Тел.: (095) 585-72-80, Александр:
e-mail: turbo-rebuild@mail.ru**

РАЗНОЕ

Сдаю в аренду боевые автомобили для ралли: Mitsubishi Lancer Evo VI, Galant, Subaru Impreza; автомобили сервиса с прицепами. Возможно полное сопровождение на ралли. Тел.: (916) 636-65-43, Алексей

Спортивной команде по ралли требуется снабженец. Тел.: (095) 767-67-86, Геннадий

Внимание! С 15 января 2005 г. действуют следующие расценки на размещение частных объявлений:

**Текстовое сообщение – 2 руб. 95 коп. за 1 знак
Объявление жирным шрифтом – 3 руб. 90 коп. за 1 знак
Фотография размером 46x26 мм – 650 руб.
Текстовое объявление в рамке размером 46x30 мм – 1600 руб.
Текстовое объявление в рамке размером 46x50 мм – 2360 руб.**

Подписка продолжается!
Подписку на журнал АВТОСПОРТ вы можете оформить во всех отделениях связи (каталог Роспечати, индекс 80329 в разделе «журналы»). Кроме того, продолжается альтернативная подписка на журнал АВТОСПОРТ на второе полугодие 2005 года через редакцию!
Для этого необходимо:
- заполнить квитанцию*
- внести код(ы) подписки в графу «название платежа»
- вписать общую сумму заказа в графу «сумма»
- перечислить деньги на указанный в квитанции расчетный счет
- отправить квитанцию с отметкой об оплате по адресу: 105023, г. Москва, а/я 23, ООО «Новопост»

Журналы будут высланы вам ценной бандеролью. Доставка производится лично подписчику. Если вы отсутствовали в момент доставки бандероли, вам будет доставлено уведомление, по которому вы сможете получить журнал в вашем почтовом отделении. Через редакцию можно не только подписаться на текущие номера, но и выписать любой из предыдущих выпусков журнала!

Стоимость одного номера — 50 рублей.

Цены приведены с учетом всех почтовых расходов и действительны до 31.06.2005 г.

*** Всю информацию по подписке через редакцию можно получить на сайте www.asport.ru или по телефону: (095) 234-45-07.**



